WORKING PAPER · DOCUMENT DE TRAVAIL

Canadian Transport Commission
Research Branch

Commission canadienne des transports
Direction de la recherche

Acheminement en territoire américain du commerce outre-mer canadien à l'exportation

Marchandises générales
Année 1981

DT 20-84-19

Canada

ACHEMINEMENT EN TERRITOIRE AMÉRICAIN DU COMMERCE OUTRE-MER CANADIEN À L'EXPORTATION

Marchandises générales

Année 1981

Préparé par

Jérôme Faivre,

auteur principal

Michel Archambault,

chargé de projet

Hiroshi Kurasawa,

directeur de projet

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

Direction de la recherche

Analyse des industries de transport

DT 20-84-19

Septembre 1984

Premier tirage, décembre 1984
Second tirage, février 1986

Commission canadienne des transports
15, rue Eddy, 15e ét., Ottawa-Hull K1A 0N9

©Droits de la Couronne réservés, 1984
(Commission canadienne des transports)
Citations et reproductions partielles
permises avec reconnaissance de la source.

Imprimé au Canada

Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

Avant-propos

En matière de commerce outre-mer, les mouvements de marchandises nationales via un ou des pays contigus suscitent depuis un certain temps l'attention particulière de divers organismes concernés. Généralement dénommé "détournement", ce phénomène a soulevé plusieurs argumentations sur son ampleur et ses répercussions économiques de même que sur les mesures à prendre, si nécessaire, face à l'évolution des trafics détournés.

Néanmoins, il semble que le phénomène de détournement reflète, avant tout, les intéractions complexes des nombreux intervenants sur le marché du transport international et des divers facteurs qui déterminent les choix d'acheminement des marchandises. La présente étude propose une analyse détaillée de l'acheminement via les États-Unis du commerce outre-mer canadien à l'exportation, exprimé en valeur et réalisé en 1981. Elle vise non seulement à caractériser l'importance et la nature de ces trafics, mais également à identifier les principaux facteurs explicatifs que l'on peut rattacher au détournement.

Le présent rapport constitue la première étude approfondie dans ce domaine au Canada. Nous prévoyons de réaliser et de diffuser une seconde étude plus complète sur le sujet qui portera sur l'ensemble du phénomène de détournement dans le contexte nord-américain. Les vues exprimées dans cette étude sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les opinions de la Commission canadienne des transports.

Le directeur exécutif de la recherche,

G. Hariton

G. Hariton

Canada

Remerciements

Les auteurs de l'étude tiennent à remercier Suzanne Fortier, Diane Frédérick et Barbara Mahoney qui ont participé à différentes étapes de compilation et du calcul des diverses statistiques présentées dans ce rapport.

D'autre part, cette étude n'aurait pu être menée sans la coopération de MM. Marcel Lapointe et Roger Therrien, de la Section des systèmes et diffusion des données de la Division du commerce extérieur de Statistique Canada, qui nous ont fourni dans le cadre d'un contrat avec la Direction de la recherche de la Commission la base de données pour réaliser l'étude, et nous leurs en remercions.

En dépit de cette collaboration dont ils ont bénéficié, les auteurs assument la responsabilité des erreurs ou des omissions que pourrait contenir la présente étude.

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1	INTRODUCTION	1
	1.1 Portée de l'étude	1
	1.2 Objectifs	1
	1.3 Particularités des données et principes de base de l'étude	2
Chapitre 2	RÉSUMÉ ET OBSERVATIONS PRINCIPALES	5
	2.1 Marchandises générales composant le trafic détourné	7
	2.2 Régions canadiennes de sortie du commerce détourné	8
	2.3 Répartition modale du détournement	9
Chapitre 3	MÉTHODOLOGIE	11
	3.1 Sources des données	11
	3.2 Principe de base	12
	3.3 Conception et description de la base des données	13
	3.3.1 Types de marchandises retenues	13
	3.3.2 Nomenclature des pays et groupes de pays	15
	3.3.3 Tabulations par région de sortie	15

Chapitre 4 LE CONCEPT DE DÉTOURNEMENT 17

4.1 Définition du trafic détourné 17
4.1.1 Routes directes et indirectes 18
4.1.2 Types de détournement 19
4.1.3 Hinterland commun 20
4.1.4 Le détournement de trafic: coexistence de deux réalités 21
4.2 Géographie du détournement 23
4.3 Autres études sur les détournements entre le Canada et les États-Unis 26

Chapitre 5 MACRO ANALYSE DU DÉTOURNEMENT 29

5.1 Distribution par région de sortie du détournement 29
5.2 Importance relative des provinces de l'Est et de l'Ouest 36
5.2.1 L'Est canadien 36
5.2.2 L'Ouest canadien 37
5.3 Répartition modale du détournement 37

Chapitre 6 MARCHANDISES GÉNÉRALES OBJET D'UN DÉTOURNEMENT 41

6.1 Principales marchandises composant le détournement 41
6.2 Importance du détournement par classe de marchandises 43
6.2.1 Le détournement en termes des principaux secteurs exportateurs 47
6.2.2 Le détournement en termes des principaux secteurs de détournement 49

6.2.3 Le détournement en termes des secteurs les plus affectés 51
6.3 Répartition suivant les groupes majeurs de produits 51
6.4 Modes de transport impliqués dans le détournement 55

Chapitre 7 CARACTÉRISTIQUES DU DÉTOURNEMENT PAR RÉGION DE SORTIE CANADIENNE 57

7.1 Les exportations outre-mer de marchandises générales détournées via la frontière québécoise 57
7.2 Les exportations outre-mer de marchandises générales détournées via la frontière ontarienne 61
7.2.1 Le matériel de transport 64
7.3 Les exportations outre-mer de marchandises générales détournées via la frontière de la Colombie-Britannique 67
7.4 Les exportations outre-mer de marchandises générales détournées via les Prairies et les provinces Maritimes 69
7.4.1 Le détournement via les provinces Maritimes 69
7.4.2 Le détournement via les Prairies 69

Chapitre 8 ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION SUR LES PHÉNOMÈNES DE DÉTOURNEMENT 73

8.1 Introduction 73
8.2 Éléments d'analyse ayant trait à la demande: les chargeurs 76
8.2.1 Facteurs influençant la stratégie des chargeurs 76
8.2.2 Importance des termes de vente 78

8.3 Éléments d'analyse ayant trait à l'offre des services de transport et des services connexes 81
8.3.1 Les transporteurs internationaux 81
8.3.2 L'offre de services de transports aériens 85
8.3.3 Les auxiliaires de transport 87
8.3.4 Les ports et aéroports 88
8.4 Importance du cadre institutionnel 89

LISTE DES APPENDICES ET DES TABLEAUX 93

APPENDICES 101

A Document B-13, Douanes Canada - Déclaration d'exportation 103

B Liste des produits en vrac entrant dans le commerce d'exportation du Canada avec les pays d'outre-mer mais exclus pour les fins de la présente étude 105

C Nomenclature des marchandises générales 107

TABLEAUX

1 Valeur du détournement du commerce outre-mer canadien à l'exportation 10

2 Détournement du commerce outre-mer canadien à l'exportation par groupe majeur 10

3 Distribution par région de sortie du détournement des exportations outre-mer de marchandises générales, 1981 30

4	Distribution par région de sortie et groupe majeur de produits	32
5	Modes de transport à la sortie du Canada	34
6	Répartition est-ouest des marchandises générales exportées outre-mer selon le mode de transport	35
7	Répartition modale du détournement selon les régions de sortie	38
8	Répartition du détournement par classe de produits et groupe de valeur monétaire	42
9	Pourcentage de détournement et indice de détournement par classe de produits	44
10	Détournement des sept principales classes de produits exportées outre-mer	46
11	Classes de produits exportés outre-mer les plus détournées	48
12	Détournement par groupe majeur de produits	50
13	Répartition des groupes majeurs de produits par mode de sortie	54
14	Principales exportations outre-mer détournées par la frontière du Québec	58
15	Principales exportations outre-mer détournées par la frontière de l'Ontario	60

16	Exportations outre-mer de matériel de transport détournées via l'Ontario	62
17	Principales exportations outre-mer détournées par la frontière Pacifique	66
18	Principales exportations outre-mer détournées par les provinces Maritimes	70
19	Principales exportations outre-mer détournées par la frontière des Prairies	71

FIGURES

1	Répartition modale des exportations outre-mer de marchandises générales	6
2	Hinterland commun États-Unis/Canada	24
3	Distribution par région de sortie du détournement des exportations outre-mer de marchandises générales	31

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 Portée de l'étude

La présente étude analyse essentiellement l'acheminement en territoire américain du commerce outre-mer canadien à l'exportation. Les données canadiennes actuellement disponibles ne permettent pas d'évaluer le phénomène de détournement en termes des importations outre-mer canadiennes acheminées via les États-Unis. Ainsi, en dépit du fait qu'une part significative de nos importations outre-mer soit l'objet d'un détournement, il a été impossible d'incorporer une analyse de ces trafics dans la présente étude.

D'autre part, seules les marchandises générales sont considérées. Cette limitation (aux marchandises générales) n'est pas une réelle restriction sur la portée de l'étude car des études précédentes ont montré qu'à peine un pour cent du commerce canadien outre-mer de vrac serait (en 1981) l'objet d'un détournement via les États-Unis. Finalement, l'ensemble des statistiques présentées dans ce rapport font référence à l'année 1981 et sont exprimées en valeur.

1.2 Objectifs de l'étude

Le présent rapport se veut une analyse détaillée de l'acheminement en territoire américain du commerce outre-mer canadien à l'exportation. Cet acheminement particulier des produits canadiens est généralement dénommé par "détournement de trafics". L'étude vise également à soulever certains

éléments de réflexion sur les "raisons d'être" du phénomène de détournement. Plus particulièrement, les objectifs de l'étude sont d'examiner:

- l'importance relative du phénomène de détournement à l'échelle nationale et par province ou groupe de provinces de sortie;

- la nature des produits exportés outre-mer les plus susceptibles d'être l'objet d'un acheminement via les États-Unis;

- les proportions d'utilisation des modes ferroviaire et routier dans l'acheminement intérieur du commerce outre-mer canadien via les États-Unis;

- les divers facteurs, tant du côté de la demande que de l'offre, pouvant influer sur le choix de l'acheminement des marchandises et plus particulièrement, pouvant s'appliquer au phénomène de détournement.

1.3 Particularité des données

Les statistiques canadiennes sur le commerce extérieur canadien ne présentent aucune donnée explicite sur le phénomène de détournement. Ces dernières doivent être obtenues par déduction.

Selon les procédures douanières canadiennes en regard des exportations, tout produit expédié à l'extérieur du Canada est l'objet d'une déclaration qui doit être enregistrée aux bureaux des douanes où le produit quitte le Canada. Le mode de transport identifié au point de sortie du Canada doit être aussi inscrit sur la déclaration douanière. Ainsi, se limitant uniquement aux exportations outre-mer (le monde moins les États-Unis), puisque l'acheminement outre-mer est de par sa nature, soit maritime, soit aérien, les produits pour lesquels le mode de transport identifié à la frontière canadienne est ferroviaire ou routier devront donc avoir été

acheminés vers un port (ou un aéroport) américain et de là, expédiés outre-mer. Cependant, une large part des exportations canadiennes destinées au Mexique transitent par voie terrestre à travers les États-Unis et ainsi ne correspondent pas à un détournement. Ainsi, comme il n'est pas possible à partir des statistiques canadiennes de différencier les deux types d'acheminement, la totalité du commerce destiné au Mexique a été exclue de l'analyse.

Finalement, il convient de souligner que les données par province ou groupe de provinces ne permettent d'identifier que les régions canadiennes de sortie du trafic détourné. À moins d'informations supplémentaires à ce rapport, on se gardera d'associer province de sortie et province d'origine des produits: ce n'est pas parce qu'un produit est expédié d'une province qu'il a nécessairement comme origine cette même province.

Chapitre 2

RÉSUMÉ ET OBSERVATIONS PRINCIPALES

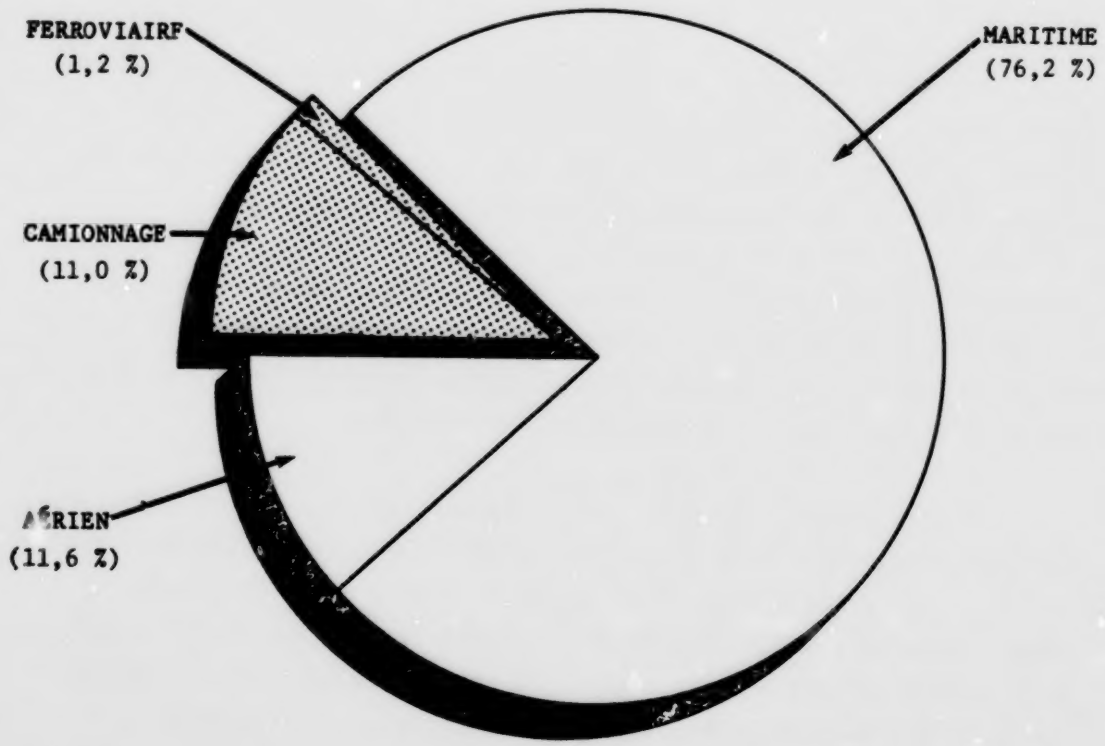
Depuis quelques années, l'acheminement outre-mer des marchandises d'exportations et d'importations canadiennes via les États-unis a été fréquemment l'objet de débats en raison de ses répercussions économiques. Cependant aucune étude canadienne n'a présenté et analysé, jusqu'à présent, des données détaillées sur le sujet. La très grande majorité d'entre elles abordaient le sujet en termes de nombre de conteneurs, exprimés en unité équivalente de vingt pieds. La présente étude, en dépit du fait que seul le commerce à l'exportation peut être traité, permet une meilleure compréhension et une analyse détaillée du phénomène de détournement.

Les caractéristiques du présent rapport peuvent être résumées en quatre points majeurs. Premièrement, l'ensemble du commerce canadien de marchandises générales à l'exportation est considéré et un détail des produits composant le détournement est présenté et analysé. Deuxièmement, une distinction de cinq grandes régions de sortie des marchandises permet d'incorporer à l'analyse un encadrement géographique du détournement. Troisièmement, une ventilation, par région de sortie, des modes de transport ayant assuré l'acheminement aux États-Unis du commerce outre-mer canadien est présentée par type de marchandises. Finalement, l'ensemble des données statistiques sur le phénomène de détournement est complété par une analyse synthèse des différents facteurs à la base de la "logique des choix", des nombreux intervenants sur le marché du transport international des marchandises.

Le présent chapitre résume, sous trois volets d'analyse les principales observations se dégageant du rapport.

Figure 1

RÉPARTITION MODALE DES EXPORTATIONS OUTREMER
DE MARCHANDISES GÉNÉRALES
1981



Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport.

2.1 Marchandises générales composant le trafic détourné

a) En 1981, la valeur totale des exportations outre-mer canadiennes de marchandises générales, acheminées via les États-Unis, a totalisé 2,1 milliards de dollars, soit 12,2 % du commerce outre-mer total de marchandises générales (figure 1). Il faut tenir compte du fait que ces résultats comprennent une classe particulière de produits: les véhicules de transport (voitures, camions, moteurs, pièces de véhicules). Ces produits tiennent une place très importante dans la valeur totale détournée: près d'un demi milliard de dollars, soit 23,4 % de la valeur totale des exportations outre-mer détournées. La structure de l'industrie automobile canadienne est très liée à la structure de cette industrie aux États-Unis. D'autre part le transport et la distribution de ces produits sont quelque peu particuliers du fait que des moyens de transports terrestre et maritime ont été spécialement adaptés pour ce type de produits. Pour ces raisons, il est nécessaire d'observer que si on exclue ces produits de l'ensemble total exporté, l'importance du détournement est quelque peu diminuée et dans ce cas, les résultats globaux sensiblement modifiés. En effet, le détournement total représenterait, pour 1981, 10 % des exportations outre-mer de marchandises générales, soit 1,6 milliards de dollars.

b) La composition du détournement est à la fois diversifiée et dominée par certaines classes de marchandises particulières. D'une part, excluant les véhicules à moteur, pour quatre des cinq groupes majeurs de marchandises, la valeur totale du détournement oscille entre 330 millions de dollars et 467 millions de dollars, alors que pour le groupe des matières brutes le commerce détourné totalise 109 millions de dollars. Toutefois, l'importance relative de ces acheminements via les États-Unis varie d'intensité selon les groupes. Les produits finis des groupes majeurs IV et V se caractérisent par un taux de détournement moyen de 20 %, comparativement à un taux de détournement légèrement supérieur à 15 % pour les produits agro-alimentaires et des taux inférieurs à 6 % pour les matières brutes et les matières dites semi-finies. Ces chiffres, même agrégés, démontrent que le phénomène de détournement est d'une intensité d'autant plus grande que le degré de transformation d'une marchandise est élevé.

c) D'autre part, sept classes de marchandises (sur 25) englobent à elles seules 71 % de la valeur totale du commerce canadien outre-mer acheminé via les États-Unis. Ces principaux secteurs sont, dans l'ordre, le matériel de transport (pour 26 %), la machinerie industrielle (pour 11 %), les poissons et viandes (pour 10 %), les produits chimiques et connexes (pour 8 %) et enfin, les produits forestiers, les métaux non-ferreux et les meubles et accessoires de bureau et ménagers (pour chacun 5 %). Il peut être noté par ailleurs, que la classe de produits la plus fortement détournée est celle des équipements et appareils électriques, caractérisée par un taux de détournement de 33 %, soit quelques 67 millions de dollars.

2.2 Régions canadiennes de sortie du commerce détourné

a) Le détournement des exportations canadiennes est principalement un phénomène de l'est du Canada. Le valeur des exportations outre-mer détournées aux sorties du Québec, de l'Ontario et des provinces Maritimes est quatre fois et demie supérieure à celle de l'Ouest canadien. Abstraction faite des véhicules à moteur, 82 % du détournement à l'exportation est réalisé depuis les régions est du Canada comparativement à seulement 18 % depuis les régions ouest canadiennes.

b) La composition du détournement par l'est du Canada est très diversifiée et reflète la vocation industrielle des pôles producteurs du sud de l'Ontario et du Québec. On peut décrire ce détournement suivant cinq composantes majeures: les produits de l'industrie de l'automobile; les produits des secteurs agro-alimentaires; les produits semi-finis; la machinerie et les équipements de communication; et l'ensemble des autres produits finis. La première composante domine avec un demi milliard de dollars, les quatre autres sont d'importance sensiblement égale, soit 300 millions de dollars chacune.

c) L'Ontario est la principale région de sortie du détournement des exportations canadiennes. Un peu plus de la moitié du détournement total (automobiles exclues) s'effectue aux frontières de cette province. Il faut toutefois noter la part importante des exportations détournées via la

frontière au Québec. Celle-ci représente (automobiles exclues) plus du quart du détournement total.

d) Le détournement par la frontière québécoise est constitué à près du tiers en produits alimentaires divers. Plus particulièrement plus de la moitié des "poissons et viandes" acheminés via les États-Unis le sont à partir de la province de Québec. Une autre classe de produit qui retient l'attention est celle des produits textiles; en effet près de 85 % des exportations canadiennes outre-mer de textiles détournées via les États-Unis sont en provenance du Québec.

e) Le détournement des exportations par l'ouest du Canada est difficilement comparable au détournement par l'Est: il est essentiellement constitué de produits bruts et de produits semi-finis (groupes II et III). Effectivement trois classes de marchandises, appartenant à ces deux groupes, forment à elles seules près de 60 % de la valeur totale détournée par l'Ouest. Il s'agit des bois et papiers, des minerais concentrés et déchets métallifères et des matières brutes diverses. Ces produits sont les seuls détournés par l'Ouest qui ont un "poids" réel au niveau de la valeur totale des exportations canadiennes détournées.

2.3 Répartition modale du détournement

a) Les transporteurs routiers ont assuré les transports de 90 % de la valeur totale du commerce outre-mer canadien à l'exportation acheminé via les États-Unis en 1981. Des variations substantielles sont toutefois observées selon le groupe de marchandises impliquées et la région canadienne de sortie (tableaux 1 et 2).

b) Le rail occupe une part de marché significative pour l'ensemble du commerce détourné depuis la frontière de la Colombie-Britannique, tandis qu'il capte une part majoritaire du trafic de matières brutes sortant du Canada via les frontières des provinces Maritimes et des Prairies. Quant aux provinces de l'Ontario et de Québec, le camionnage domine pour tout groupe de marchandises détournées.

Tableau 1

VALEUR DU DÉTOURNEMENT
DU COMMERCE OUTRE-MER CANADIEN À L'EXPORTATION
Marchandises générales
1981

	Répartition modale		
	Camionnage	Ferroviaire	Total
Valeur (millions de $)	1 912,30	206,60	2 118,9
Répartition modale du détournement	90,20	9,80	100,0
Pourcentage du total des exportations	11,01	1,19	12,2

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport.

Tableau 2

DÉTOURNEMENT DU COMMERCE OUTRE-MER CANADIEN
À L'EXPORTATION PAR GROUPE MAJEUR
1981

Groupes majeurs de marchandises générales	Répartition modale		Total (millions de $)
	Camionnage	Ferroviaire	
I Agro-alimentaire	93,9	6,1	100 (332,3)
II Matières brutes	64,1	35,9	100 (109,0)
III Matières travaillées	79,3	20,7	100 (467,2)
IV Machinerie et transport	95,6	4,4	100 (872,6)
V Produits finis	96,4	3,6	100 (333,7)
Total	90,2	9,8	100 (2 118,9)

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport.

Chapitre 3

MÉTHODOLOGIE

3.1 Sources des données

En raison de la nature désagrégée des statistiques requises pour réaliser la présente étude, une tabulation spéciale a dû être préparée par Statistique Canada, Division du commerce extérieur, à partir des mêmes fichiers d'ordinateur à la base de la publication officielle: "Exportation: Commerce de marchandises"[7].

Ces fichiers sont établis à partir des formules B-13 et portent sur l'année 1981. Les documents B-13 sont remplis par l'exportateur ou son représentant officiel. Cette déclaration des biens et marchandises exportées doit être enregistrée au Bureau des douanes d'où les marchandises quittent le Canada[8].

On dispose donc d'une base de données présentant les caractéristiques suivantes:

- la totalité du commerce canadien à l'exportation de 1981 est considérée;
- il est possible de traiter l'ensemble des marchandises générales qu'elles soient conteneurisées ou pas;
- on dispose de données exprimées en valeur. Des données en conteneur (TEU) ne permettent de repérer les flux qu'en termes de "nombre de boîtes manutentionnées ou transportées" sans

référence au type de marchandises. Si les données en conteneurs sont très utiles pour appréhender ce qui est physiquement manutentionné, par contre elles ne permettent pas de saisir ce qui est effectivement transporté et par la même occasion de repérer les secteurs économiques qui sont à l'origine des flux de marchandises. Dans le cadre des trafics détournés cette dernière information est très utile, car elle permet de faire le lien entre le flux observé et le secteur industriel qui l'a engendré. Les données par produits en tonnage pourraient permettre de réaliser un tel lien mais avec le désavantage d'accroître l'importance des marchandises de faible valeur unitaire.

3.2 Principe de base

Les modes de transport identifiés à la sortie du territoire canadien constituent les renseignements essentiels pour l'évaluation de la part du trafic détourné. En effet, on constate que pour une certaine portion des exportations canadiennes outre-mer, le mode enregistré à la frontière canadienne est soit ferroviaire, soit routier plutôt que maritime ou aérien. Le raisonnement consiste à considérer que, puisque par nature le transport outre-mer est maritime ou aérien, cette part acheminée par voie terrestre correspond aux marchandises qui ont été dirigées tout d'abord vers un port ou aéroport non-canadien pour y être par la suite expédiées outre-mer. Ce trafic n'est pas enregistré comme trafic détourné dans les statistiques officielles canadiennes. Il est donc connu par déduction.

Cette méthode a été employée dans d'autres études, notamment dans les études américaines pour estimer les exportations et les importations américaines passant par le Canada[9]. C'est aussi sur ce principe que le détournement est comptabilisé en Europe.

Le document B-13 contient une rubrique spécifiant le mode de transport à la sortie du Canada. Il était donc possible, pour l'ensemble des

marchandises, d'isoler le trafic détourné, en repérant les produits exportés outre-mer et ayant sorti du Canada par voie routière ou ferroviaire[10].

3.3 Conception et description de la base des données

Pour la préparation des données de base au présent rapport, il a fallu spécifier à la Division du commerce extérieur de Statistique Canada:

a) la liste des marchandises à retenir;
b) la nomenclature des pays et groupes de pays de destinations des exportations, et
c) la présentation désirée par régions de sortie.

3.3.1 Types de marchandises retenues

Les marchandises retenues sont les marchandises dites "générales". Définies comme l'ensemble des produits qui sont généralement mis en sac, en balle, en boîte, en ballot, sur palette ou faisant l'objet d'une conteneurisation. Par conséquent on a exclu de l'étude les divers produits transportés en vrac[11].

L'un des commentaires de M. Bunting[12] sur l'étude américaine des trafics détournés était qu'on ne peut supposer que les conteneurs sont les seules cargaisons sujettes au détournement et qu'il est plus juste d'estimer le mouvement des cargaisons de marchandises générales afin d'éviter les sur- ou les sous-estimations. À titre d'exemple, en ce qui concerne Vancouver, les marchandises générales conteneurisées ne représentaient en 1981 que 14 % du tonnage total de marchandises générales manutentionné à ce port[13]. Une approche uniquement en terme de conteneurs des trafics de cette région occulterait probablement une part importante des mouvements de marchandises qui se sont effectivement produits. Un autre avantage de traiter l'ensemble des marchandises générales, conteneurisées et non-conteneurisées, est de pouvoir réellement comparer l'importance du détournement en termes des trafics de régions dont le degré de conteneurisation est très différent.

Les trafics détournés peuvent théoriquement être aussi bien des flux de marchandises générales que de marchandises en vrac. Toutefois le commerce de vrac a des caractéristiques propres qui justifient son exclusion de l'étude des trafics détournés dans le contexte canadien. C'est un trafic lourd auquel correspond un marché de transport spécifique. L'expéditeur est parfois impliqué directement dans le transport international (affrètement ou opération en tant qu'armateur). Les itinéraires intérieurs ne sont pas souples. À un lieu de production (mines, régions agricoles) correspond un réseau d'acheminement intérieur adapté (rail, canalisations, etc.). Les terminaux sont souvent très spécialisés et peuvent appartenir aux chargeurs. À titre d'exemple, la société exportatrice de potasse Campotex a des intérêts dans le terminal "Neptune" situé à Vancouver. L'ensemble de ces facteurs a pour effet que le choix des routes intérieures pour le vrac est assez limité. Des routes indirectes ou des transbordements sont onéreux en raison de la faible valeur unitaire des cargaisons. Ainsi, comme il est remarqué dans un article de Georges M. Jones[14], les marchandises de vrac ne sont habituellement pas sujettes à un détournement à grande échelle. Au Canada, les exportations outre-mer de marchandises de vrac représentent le tiers en valeur des exportations totales et de ce tiers, le trafic détourné et/ou en transit ne représente en 1981 que 1 %.

La description des marchandises générales retenues a été transcrite en fonction de la nomenclature à deux chiffres des produits à l'exportation (C.M.E.). Cette nomenclature distingue 96 catégories de marchandises. Pour des fins pratiques, ces 96 catégories ont été regroupées en 25 classes de marchandises[15]. D'autre part, la classification de ces produits suivant cinq groupes majeurs diffère de la classification C.M.E., notamment parce que l'on a exclu des listes de produits les animaux vivants. D'une importance minime dans l'ensemble des exportations outre-mer et correspondant à un type de trafic spécifique, la valeur de ces exportations n'a été conservée qu'en ce qui concerne l'estimation globale du trafic détourné.

3.3.2 Nomenclature des pays et groupes de pays

La liste des pays est simple. Il s'agit de tous les pays outre-mer vers lesquels le Canada a exporté des produits en 1981. Le commerce à l'exportation vers les États-Unis est naturellement exclu. Les exportations vers le Mexique sont aussi exclues, car les exportations canadiennes par rail et par route pour le Mexique peuvent correspondre à une route directe via le territoire américain. Il ne s'agit alors que d'un phénomène de transit. Toutefois on sous-évalue potentiellement le trafic détourné étant donné que certaines exportations vers le Mexique peuvent être expédiées via un port ou un aéroport américain. Presque les deux tiers des exportations vers le Mexique sortent par voie terrestre du Canada. On a estimé que, comme il n'était pas possible de distinguer le trafic détourné du simple transit via les États-Unis, il était préférable de soustraire le Mexique de l'ensemble des destinations outre-mer.

La tabulation demandée fournissait pour les produits et les destinations spécifées, la valeur des exportations outre-mer selon chacun des modes de transport utilisés et permettait ainsi d'isoler les exportations objet d'un détournement.

3.3.3 Tabulations par région de sortie

Les données sur les exportations ont été présentées selon les régions de sortie du Canada. Les régions de sortie sont constituées par les provinces ou groupes de provinces canadiennes dans lesquelles les marchandises destinées à l'exportation ont été enregistrées aux douanes avant de quitter le pays.

En retenant, par provinces ou groupes de provinces, les exportations à destination outre-mer sortant du territoire national par route ou rail, on peut ainsi repérer par où sont sorties du Canada les marchandises détournées à l'exportation via les États-Unis. Il faut préciser que les données statistiques disponibles n'indiquaient pas la provenance (point de chargement local) des marchandises. À titre d'exemple, des marchandises

détournées par l'Ontario pouvaient fort bien provenir des Prairies ou du Québec. On ne dispose donc pas de la route suivie à l'intérieur et à l'extérieur du Canada par ces exportations outre-mer, mais plutôt de l'importance de ces trafics selon les différentes régions de sortie.

Chapitre 4

LE CONCEPT DE DÉTOURNEMENT

Le but de ce chapitre est en premier lieu, de fournir quelques éléments conceptuels sur le phénomène de détournement et sa définition, de présenter un encadrement géographique du détournement entre le Canada et les États-Unis et finalement, de répertorier les principaux travaux de recherche effectués sur les détournements.

4.1 Définition du trafic détourné

La définition habituellement retenue du trafic détourné est la suivante: en matière de commerce international, il s'agit de l'acheminement de marchandises vers les ports ou aéroports d'un pays qui n'est ni le pays d'origine première des marchandises, ni le pays de destination finale de ces marchandises. Le problème réside dans la détermination des routes et itinéraires internationaux qu'empruntent les flux de marchandises engendrés par le commerce d'un pays dans le cas où ceux-ci sont "indirects".

On entend par routes et itinéraires "indirects", le cheminement des marchandises vers un point de transbordement international (port ou aéroport) qui est étranger alors que celui-ci aurait pu être national, c'est-à-dire localisé dans le pays d'origine ou de destination des marchandises. Cette précision est importante. On se place dans le cas où les marchandises sont, pour des raisons diverses, transportées et transbordées via un pays qui n'est pas le pays de destination finale ou de première origine des marchandises.

On peut déduire de cette première définition que l'étude des trafics détournés peut être réalisée selon deux optiques. En premier lieu, il faut chercher à caractériser et mesurer le phénomène, puis trouver les instruments permettant d'obtenir les indicateurs quantitatifs et qualitatifs afin de cerner correctement la réalité des trafics détournés. Il s'agit là de regrouper les données disponibles et de les exploiter.

En second lieu, après cette approche descriptive, il est nécessaire de repérer, parmi les structures et les agents économiques, les causes et les conséquences du phénomène des trafics détournés. Cet aspect plus analytique peut recouvrir la recherche de facteurs purement économiques (par exemple, au niveau des coûts ou de la productivité des services portuaires). Mais ces facteurs ne sont pas tous à caractère économique. Ils peuvent être de natures très diverses et liés à l'environnement particulier que présente le transport international des marchandises (cadres juridiques national et international, cadres socio-économique et politique des transports).

C'est en suivant ce schéma de recherche que l'on abordera dans cette étude le trafic canadien détourné à l'exportation.

4.1.1 Routes directes et indirectes

On a employé dans l'introduction le terme d'itinéraire international indirect. Cette distinction est utile pour caractériser ce qui est effectivement du trafic détourné de ce qui ne l'est pas.

Les routes directes sont évidemment les plus courantes. La marchandise du pays d'origine, quand celle-ci est principalement acheminée par avion ou par navire, est envoyée intérieurement vers le port ou l'aéroport national, franchit le parcours international et est finalement dirigée vers le point intérieur du pays destinataire à partir de son port ou aéroport de déchargement. La notion de route directe ne signifie pas ici la route la plus courte, en terme de distance physique. Des marchandises à destination du Japon sont souvent chargées dans les ports de l'est du Canada. Dans cet exemple, il ne s'agit pas de détournement de trafic au détriment des

ports de l'Ouest mais simplement d'un choix de route en fonction de divers éléments et conditions économiques ou opérationelles, dans un cadre national.

D'autre part, le passage par un ou des pays étrangers n'implique pas forcément le phénomène de trafic détourné. Par exemple si l'on prend le cas d'exportations canadiennes par voie maritime vers des pays enclavés, comme la Suisse ou la Tchécoslovaquie, il y aura évidemment transbordement dans un port d'un pays européen qui n'est ni le pays d'origine ni le pays de destination de la marchandise. La situation géographique des pays de destination finale implique nécessairement le passage par des pays qui sont alors des pays de transit. Ces trafics ne doivent pas être comptabilisés comme trafic détourné. Par contre, lorsque l'acheminement des marchandises s'effectue au détriment des ports ou aéroports du pays d'origine ou de destination de la marchandise, c'est-à-dire lorsqu'une route indirecte s'établit malgré une disposition géographique des pays permettant des routes plutôt directes, on considère qu'un détournement de trafic s'opère.

4.1.2 Types de détournement

Il va de soi que les trafics détournés n'apparaissent que dans le cas des commerces transocéaniques ou outre-mer. Les commerces transfrontaliers de marchandises acheminées par train ou par route ne donnent lieu à la limite qu'à des phénomènes de transit dans le cas où les deux pays partenaires ne sont pas contigües. C'est le cas par exemple pour le commerce par voie terrestre entre le Canada et le Mexique en transit par les États-Unis.

Dans le cadre du commerce transocéanique, on s'intéresse spécifiquement à l'orientation terrestre des marchandises qui seront par la suite des cargaisons, soit maritimes, soit aériennes. L'utilisation de ports étrangers, points de départ des marchandises vers l'outre-mer déterminera le trafic détourné maritime[1]. De plus, une partie du commerce extérieur outre-mer se réalise par voie aérienne. Le choix d'un aéroport étranger et la mesure des trafics qui échappent aux aéroports nationaux déterminent un trafic détourné aérien.

Finalement, dans une optique globale, la notion de "balance" des gains et pertes entre le détournement des trafics nationaux et celui des trafics étrangers peut être introduite. Ainsi est-il dit que la part des échanges internationaux étrangers passant par les facilités portuaires et/ou aéroportuaires nationales constitue un détournement actif, par opposition à un détournement passif qui se définit par les échanges internationaux d'un pays donné passant par les ports et/ou aéroports étrangers au détriment des facilités nationales dudit pays.

4.1.3 Hinterland commun

La possibilité pour une cargaison de passer par un port national ou étranger implique géographiquement une situation particulière. Celle-ci consiste en une façade maritime commune à plusieurs pays et dont les ports desservent ainsi un hinterland commun.

On entend généralement par hinterland la zone de rayonnement des services portuaires, c'est-à-dire les zones en provenance desquelles les ports reçoivent les marchandises destinées à être chargées, ou en direction desquelles les marchandises déchargées sont acheminées[2]. Plus précisément, pour un port ou un ensemble de ports on peut définir une "carte d'extension spatiale" des aires d'influence de ces ports; en d'autres termes, définir l'hinterland, c'est repérer où se génère la demande de services portuaires, ou se trouvent potentiellement les agents importateurs ou exportateurs pour lesquels les marchandises sont transbordées dans ces ports.

Le phénomène de trafic détourné retient une attention plus particulière lorsque les ports de différents pays d'une même façade maritime se trouvent dans une situation concurrentielle où ils peuvent tous prétendre desservir, non seulement les marchés du pays dans lequel ils sont situés, mais aussi ceux des pays voisins. Dans ce cas, l'hinterland est une notion qui estompe d'une certaine manière les frontières internationales. Dans un contexte d'économie de marché, le choix d'un port n'est pas relié à la "nationalité" des marchandises, mais à d'autres considérations tant

opérationelles (services, réseaux disponibles, etc.)[3], qu'économiques (coût, rapidité, qualité des services) ou encore qu'institutionnelles.

D'autre part, on peut chercher à définir et à conceptualiser les hinterlands et la compétition entre ports de manière plus précise. Dans un article récent, M. J. Charlier relate les différentes approches qui ont été faites en la matière[4]. On peut chercher à quantifier la compétition entre ports et à définir l'hinterland desservi en terme de distance, mais aussi en terme de temps ou de coût de transport, en terme de volume de trafic exprimé en valeurs absolues ou en valeurs relatives. L'auteur de l'article propose lui-même une méthode utilisant des indices d'orientation des flux maritimes par région extérieure desservie, en relation avec les ports de passage de marchandises. Ces différentes approches amènent à définir des hinterlands dont la cartographie est différente de celle obtenue avec la simple approche géographique. La délimitation de l'hinterland est importante notamment lorsque l'on cherche à estimer quelles sont les régions de commerce "détournables" afin d'estimer un potentiel de trafic détournable et ainsi, pouvoir le comparer à ce qui est effectivement détourné.

4.1.4 Le détournement de trafic: coexistence de deux réalités

Des différents aspects que l'on vient d'aborder sur le détournement, il apparaît que la notion de trafic détourné est dans les faits le résultat de la superposition de deux niveaux d'analyse.

En premier lieu, à l'origine du mouvement international des marchandises, il y a l'échange entre un vendeur et un acheteur qui s'entendent par contrat sur les termes de l'échange et notamment sur les conditions de transport[5]. Ces partenaires agissent suivant les motivations qui sont celles de l'entrepreneur dans une économie de marché. Le transport s'inscrit dans la logistique des entreprises. Quelque soit l'agent économique (l'importateur, l'exportateur ou l'intermédiaire de transport), son cadre de travail est la recherche de la meilleure option de transport afin de demeurer compétitif sur le marché international. Dans ce contexte, le terme "détournement" s'applique mal aux cargaisons expédiées via un port

étranger car dans son optique, le chargeur n'effectue pas un détournement mais chosit une route économique.

En second lieu, les flux de marchandises issus du commerce international, signifient l'usage d'espaces, de réseaux, de services qui sont nationaux et qui donc dépendent d'institutions et, dans une certaine mesure, de politiques nationales. L'usage ou le non-usage d'un port pose des problèmes économiques, politiques et sociaux à un état. À ce niveau, la logique est évidemment différente de celle d'un agent économique privé.

Le terme de détournement reflète lui-même cette dualité. Dans le sens du dictionnaire, il s'agit de l'action de changer le cours, la direction. Cette définition convient bien si l'on se place au niveau macroéconomique, au niveau des états. Dans ce cas les marchandises nationales ne prennent pas la direction "normale, naturelle" des ports ou des aéroports nationaux; ces flux sont ainsi déroutés et soustraits à l'ensemble des trafics portuaires et aéroportuaires nationaux.

Par ailleurs, comme le fait remarquer George M. Jones[6], le terme de détournement serait inapproprié pour décrire une route habituellement employée pour le fret, même si celle-ci implique l'utilisation d'un port d'un autre pays. Le terme serait justement employé seulement pour des changements momentanés dans la direction choisie en raison des grèves d'un port ou d'autres événements temporaires. Il est fait référence dans ce cas au caractère habituel d'une route pour le fret. On peut en effet penser que si un détournement existe depuis des années pour un même type de produit, ce n'est plus un détournement au sens du dictionnaire. Le terme de route indirecte au sens où on l'a employé précédemment conviendrait mieux.

4.2 Géographie du détournement

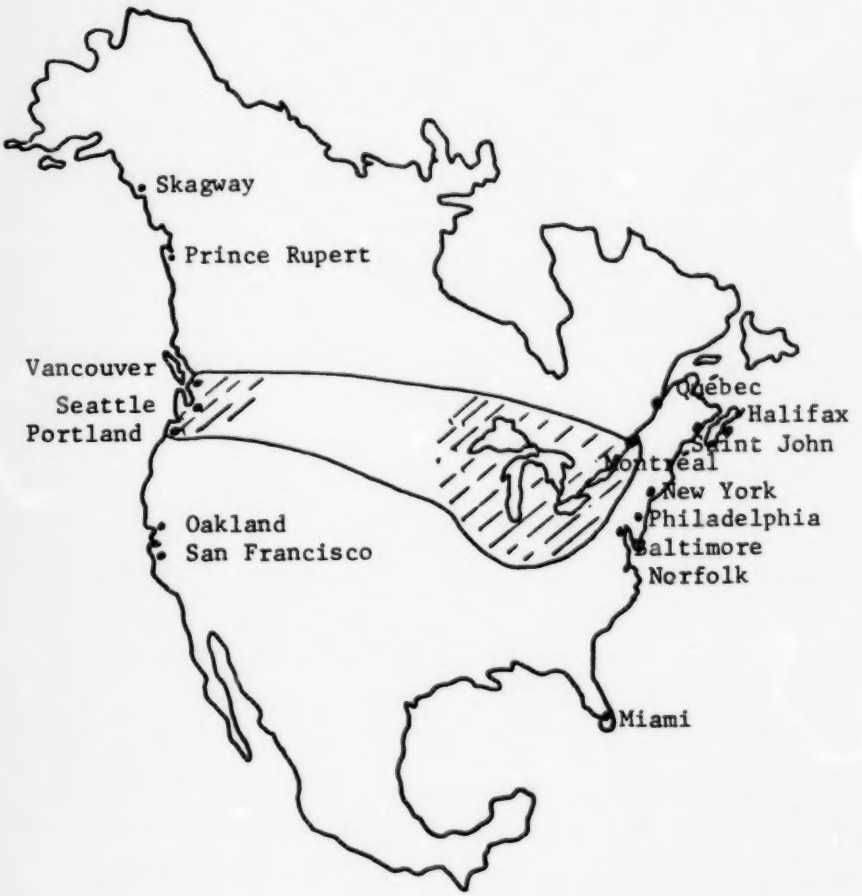
La pluralité des pays offrant des services portuaires sur la même façade maritime, ainsi qu'un nombre important de pays intégrés dans l'hinterland commun à ces ports créent une situation de concurrence entre les ports et par conséquent des phénomènes complexes de détournement. Ceci est particulièrement vrai en Europe. À titre d'exemple, uniquement pour la côte Manche-Mer du Nord, les ports de quatre pays (Allemagne, Pays-Bas, Belgique, France) sont en compétition non seulement en ce qui concerne le trafic de ces pays, mais aussi pour les trafics d'autres pays européens.

En Amérique du Nord la situation est relativement plus simple. Le Canada et les États-Unis couvrent la majeure partie du continent et ces deux pays sont ouverts sur les deux mêmes façades maritimes. La figure 2 présente les principaux ports entrant en compétition, ainsi que l'hinterland commun au Canada et aux États-Unis. Pour les ports de la façade Atlantique, l'hinterland est considéré comme recouvrant la zone des Grands Lacs et du Midwest américain. Les ports de l'Est canadien (Halifax, Montréal, Saint-John et Québec), sont notamment en concurrence avec les principaux ports américains de New York, Baltimore, Philadelphie et Norfolk. Sur la façade Pacifique, l'hinterland apparaît plus réduit et la concurrence se limite en grande partie à la compétition entre Vancouver et les ports américains de Seattle, Portland et autres ports californiens.

Il faut cependant remarquer que l'hinterland tel qu'il est défini sur cette carte n'inclut pas les zones qui sont dans un rayon proche des ports, c'est-à-dire que l'on a posé l'hypothèse que les zones à petite ou moyenne distance des ports ne sont pas des marchés qui peuvent échapper à ces ports au profit de ports étrangers. Ceci correspond à une définition limitative de l'hinterland commun. Des phénomènes de trafic détournés peuvent se produire et se produisent dans des zones que la simple approche géographique exclut en raison de leur proximité aux ports. À ce sujet, il est donné en exemple, dans un rapport de recherche de la Commission canadienne des transports[16], le cas de 60 000 tonnes de pâte à papier du Maine expédiés par le port de Saint-John. D'autre part les résultats obtenus

Figure 2

L'HINTERLAND COMMUN DES ETATS-UNIS ET DU CANADA
ET PRINCIPAUX PORTS EN COMPETITION



Zones des marchés principaux à l'origine du détournement

dans la présente étude montrent que des marchandises sortent des provinces Maritimes et du Québec pour être expédiées par les États-Unis. Même si pour ces zones proches d'un port, la probabilité de choix d'un port étranger est plus faible que dans des zones plus éloignées, il n'en reste pas moins que la possibilité existe et qu'on devrait inclure ces zones dans l'hinterland commun.

Les raisons pour lesquelles la concurrence s'exerce entre ports nationaux et port étrangers dans certaines zones sont liés à divers facteurs explicatifs (économiques, opérationnels, réglementaires, stratégies des entreprises, etc.) que les "évidences" géographiques ne montrent pas. Toutefois, on peut considérer que les zones de l'hinterland commun telles que définies sur la carte constituent les zones où s'exercent principalement les possibilités de choix entre voies américaines et voies canadiennes.

Quelle que soit la manière dont on localise les régions engendrant les détournements, il apparaît que l'hinterland commun est essentiellement lié à l'interconnexion des grands foyers industriels de l'est américain et canadien surtout au niveau de la région des Grands Lacs. Les résultats que l'on obtient dans cette étude en matière de région de sortie du trafic détourné appuient cette proposition.

D'autre part une étude[17] sur les mouvements de conteneurs observés en 1978 aux ports d'Halifax et de Montréal, identifie comme origine à l'exportation et destination à l'importation les états américains du Wisconsin, de l'Illinois, du Michigan, de l'Ohio, de New York et du Maryland. Dans une autre étude[18] on trouve des indications sur les états américains par lesquels une partie des exportations et importations canadiennes ont été détournées en 1979. À l'exportation, la majeure partie du commerce canadien transocéanique détourné passait par les états de New York, du Michigan, de l'Idaho et de Washington. À l'importation, c'est par l'état de New York, pour la façade Est, que se réalisait la majeure partie du détournement du trafic canadien à l'importation.

4.3 Autres études sur les détournements entre le Canada et les États-Unis

Même si les trafics détournés entre le Canada et les États-Unis ne sont pas un phénomène récent (ils remontent à plus d'un siècle, à l'époque où le réseau ferroviaire progressait dans la desserte de l'arrière-pays, déjà un hinterland commun se formait[19]), peu d'études récentes traitent spécifiquement du sujet.

En 1972, un rapport de Manalytics Inc.[20] préparé pour le compte de la "Federal Maritime Commission" des États-Unis intitulé "U.S. Canadian Overseas Trade Diversion" présentait une estimation du volume réel et potentiel du détournement ainsi que les causes et les conséquences du phénomène[21].

Une étude réalisée en 1975 par Trevor D. Heaver, intitulée "The Routing of Canadian Container Traffic through Vancouver and Seattle", traite spécifiquement des mouvements des conteneurs et de l'ensemble des aspects reliés à ces trafics en ce qui concerne la côte ouest, notamment la compétition entre Vancouver et Seattle.

L'étude de Matson et Swan Wooster, préparée pour le compte de la Commission canadienne des transports[22] en 1972, aborde le problème des détournements surtout pour la côte Est et uniquement pour les conteneurs.

Il faut noter aussi l'étude de 1980 du Centre canadien de transport maritime de l'Université de Dalhousie[23]. À partir d'une procédure d'échantillonnage sur le trafic des ports de Halifax et Montréal, ce rapport a le mérite de retracer les routes de conteneurs en entier: origine de la marchandise, centres de distribution intermodale, point de déchargement à l'étranger et destinations finales. Ceci permet de repérer certaines destinations et origines américaines à l'importation et à l'exportation pour les ports de l'étude.

Enfin, un document annuel du Département américain du Commerce intitulé, "U.S. Exports and Imports Transshipped via Canadian Ports",

présente des données sur le détournement des produits américains via le Canada. Ces documents permettent de suivre l'évolution des détournements américains de 1976 à 1981, mais ils ne proposent toutefois pas d'analyse du phénomène.

Chapitre 5

MACRO ANALYSE DU DÉTOURNEMENT

Ce chapitre porte sur un examen global des régions de sortie du Canada des marchandises générales à l'exportation détournées via les États-Unis. Pour les fins de cette étude, la frontière Canado-américaine est divisée en cinq segments, correspondants aux cinq régions de dédouanement retenues, soit à l'Est, les provinces Maritimes, le Québec et l'Ontario, à l'Ouest, la région Pacifique (essentiellement la Colombie-Britannique) et les Prairies. Il faut rappeler que l'on ne dispose pas ici de l'information sur la route suivie à l'intérieur et à l'extérieur du Canada par ces exportations outre-mer, mais de l'importance en valeur de ces trafics aux cinq zones frontalières.

Dans les sections à venir, l'accent est mis sur les caractéristiques majeures de la composition du détournement région par région et sur une distinction entre l'Est et l'Ouest canadien. Enfin, une dernière section traitera des modes d'acheminement du trafic détourné selon les régions de sortie.

5.1 Distribution par région de sortie du détournement

La frontière ontarienne est de loin la plus importante région de sortie des exportations outre-mer détournées: plus de 62 % de la valeur totale du détournement.

La frontière québécoise vient en second avec près du quart de la valeur totale, contre 13 % du détournement via la frontière de la région

Tableau 3

DISTRIBUTION PAR RÉGION DE SORTIE DU DÉTOURNEMENT
DES EXPORTATIONS OUTRE-MER DE MARCHANDISES GÉNÉRALES
1981

		Régions de sortie du Canada					
		Provinces Maritimes	Québec	Ontario	Prairies	Pacifique	Total
Valeur du détournement (000'$)		26 923,5 (26 896,0)*	468 605,1 (459 711,3)	1 323 991,6 (838 880,6)	22 953,2 (20 758,8)	276 439,2 (274 073,2)	2 118 914,6 (1 620 321,9)
Part relative dans le détournement total (%)		1,27 (1,66)	22,11 (28,37)	62,48 (51,77)	1,08 (1,28)	13,04 (16,91)	100 (100)
Répartition modale du détournement (%)	Route:	87,0	97,6	94,4 (93,3)	90,3	58,4	90,2 (88,4)
	Rail:	13,0	2,4	5,6 (6,7)	9,7	41,6	9,8 (11,6)
		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

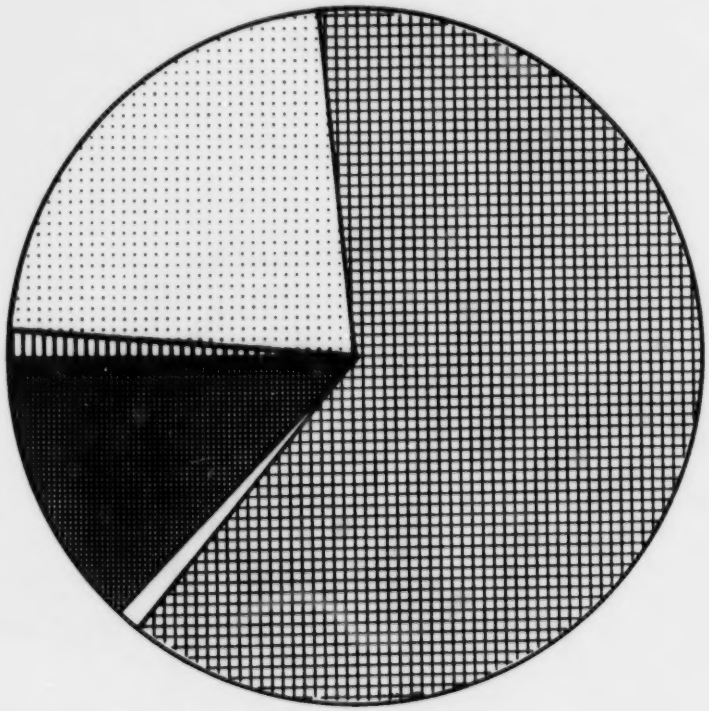
* Entre parenthèses, résultats obtenus en excluant les véhicules à moteur et pièces.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

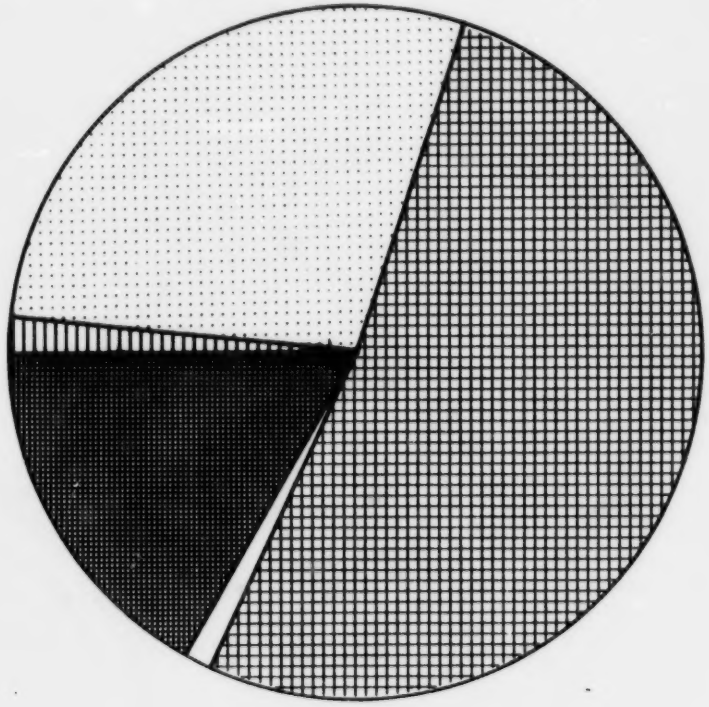
Figure 3

DISTRIBUTION PAR RÉGION DE SORTIE DU DÉTOURNEMENT DES EXPORTATIONS OUTREMER DE MARCHANDISES GÉNÉRALES 1981

CAS A: INCLUANT LES PIÈCES ET LES VÉHICULES À MOTEUR



CAS B: EXCLUANT LES PIÈCES ET LES VÉHICULES À MOTEUR



Provinces Maritimes | Québec | Ontario | Prairies | Pacifique

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries du transport.

Tableau 4

DISTRIBUTION PAR RÉGION DE SORTIE ET GROUPE MAJEUR DE PRODUITS
Détournement de marchandises générales
1981

(en pourcentage)

Groupes majeurs de produits	Provinces maritimes	Québec	Ontario	Prairies	Pacifique	Total
I Aliments, provendes, boissons et tabac	6,56	43,59	42,83	0,36	7,66	100
II Matières brutes non comestibles	0,20	28,60	6,52	0,06	64,61	100
III Matières travaillées non comestibles	0,79	21,24	50,09	0,68	27,20	100
IV Machinerie industrielle, agricole et matériel de transport et communication	0,10 (0,22)*	10,27 (21,59)	83,21 (64,43)	1,83 (3,69)	4,59 (10,07)	100 (100)
V Autres produits finis	0,11	30,70	64,46	0,74	3,98	100
Total	1,27 (1,66)	22,11 (28,37)	62,48 (51,77)	1,08 (1,28)	13,05 (16,91)	100 100

* Entre parenthèses, résultats obtenus en excluant les véhicules à moteur et pièces.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

Pacifique. Les frontières des provinces Maritimes et des Prairies ne comptent ensemble que pour 2,3 % de la valeur totale du trafic détourné.

Par conséquent, si l'on effectue une comparaison Est-Ouest, on observe que près de 86 % de la valeur détournée passe par les frontières Ontario-Québec-Maritimes et 14 % par les frontières Prairies-Colombie-Britannique. (Voir tableau 3 et figure 3).

En excluant des données les véhicules à moteur, lesquels comptent pour 22,9 % du détournement total, la part de la frontière ontarienne diminue de près de 11 %, ramenant celle-ci à 52 %. Le Québec compte alors pour un peu plus d'un quart du détournement total et la part du Pacifique monte à 17 %. La répartition est-ouest est ainsi légèrement modifiée: plus de 18 % par l'ouest, mais l'est demeure très majoritaire avec 82 % du détournement total.

La répartition du détournement par région de sortie varie toutefois beaucoup suivant les groupes majeurs de marchandises, tel que démontré au tableau 4.

Pour les aliments (groupe I), le détournement s'effectue principalement par le Québec (44 %) et par l'Ontario (43 %). Pour les matières brutes non-comestibles (groupe II), c'est par la frontière de la Colombie-Britannique que passent près des deux tiers du détournement. La moitié des produits semi-finis (groupe III) sont détournés par l'Ontario. Pour ce groupe de produits, la part de la frontière Pacifique est relativement importante avec plus de 27 % et devançant ainsi le détournement par le Québec (22 %).

En ce qui concerne les groupes IV et V, et si l'on exclu les véhicules à moteur et pièces, le détournement se fait principalement par l'Ontario (64 %). La frontière québécoise vient en seconde position avec près du quart des détournements. Pratiquement rien n'est détourné par les provinces Maritimes alors que la frontière Pacifique ne joue qu'un rôle faible (environ 10 %).

Tableau 5

MODES DE TRANSPORT À LA SORTIE DU CANADA
Exportations outre-mer de marchandises générales

(000 000 $ et %)

Groupes majeurs de marchandises générales		Provinces de l'Est				Provinces de l'Ouest			
		Détournement*	Maritime	Aérien	Total	Détournement*	Maritime	Aérien	Total
I Aliments, provendes, boissons et tabac	(000 000 $)	305,7	1 189,0	56,6	1 551,3	26,6	464,5	12,2	503,3
	(%)	19,7	76,6	3,7	100,0	5,3	92,3	2,4	100,0
II Matières brutes non comestibles	(000 000 $)	38,5	1 529,4	217,2	1 785,1	70,5	905,9	6,0	982,4
	(%)	2,1	85,7	12,2	100,0	7,2	92,2	0,6	100,0
III Matières travaillées non comestibles	(000 000 $)	336,9	4 074,7	238,6	4 650,2	130,3	2 993,9	4,0	3 128,2
	(%)	7,3	87,6	5,1	100,0	4,2	95,7	0,1	100,0
IV Machinerie industrielle, agricole et matériel de transport et de communication**	(000 000 $)	322,5	750,7	721,9	1 795,1	51,5	108,5	60,2	220,2
	(%)	18,0	41,8	40,2	100,0	23,4	49,3	27,3	100,0
V Autres produits finis	(000 000 $)	321,9	587,7	635,5	1 545,1	16,0	32,3	28,3	76,6
	(%)	20,8	38,1	41,1	100,0	20,9	42,2	36,9	100,0
Total	(000 000 $)	1 325,5	8 131,5	1 869,8	11 326,8	294,9	4 505,1	110,7	4 910,7
	(%)	11,7	71,8	16,5	100,0	6,0	91,7	2,3	100,0

* C'est-à-dire, dont le mode identifié à la sortie du Canada a été soit ferroviaire soit routier.

** Résultats obtenus en excluant les véhicules à moteur et pièces.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

Tableau 6

RÉPARTITION EST-OUEST DES MARCHANDISES GÉNÉRALES EXPORTÉES OUTRE-MER
SELON LE MODE DE TRANSPORT
1981

(En pourcentage)

Groupes majeurs de marchandises		Détournement*	Maritime	Aérien	Total
I Aliments, provendes, boissons et tabac	EST	92,0	71,9	82,3	75,5
	OUEST	8,0	28,1	17,7	24,5
	TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
II Matières brutes non comestibles	EST	35,3	62,8	97,3	64,5
	OUEST	64,7	37,2	2,7	35,5
	TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
III Matières travaillées non comestibles	EST	72,1	57,6	98,3	59,8
	OUEST	27,9	42,4	1,7	40,2
	TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
IV Machinerie industrielle, agricole et matériel de transport et de communication**	EST	86,2	87,4	92,3	89,1
	OUEST	13,8	12,6	7,7	10,9
	TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
V Autres produits finis	EST	95,3	94,8	95,7	95,3
	OUEST	4,7	5,2	4,3	4,7
	TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
Total	EST	81,8	64,3	94,4	69,8
	OUEST	18,2	35,7	5,6	30,2
	TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

* C'est-à-dire par rail ou par camion.

** Résultats obtenus en excluant les véhicules à moteur et pièces.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

Enfin, d'une répartition est-ouest du détournement pour chacun des groupes majeurs de produits, on note à nouveau que la prédominance des provinces de l'Est est évidente: plus de 95 % des produits finis, 93 % de l'ensemble de la machinerie industrielle et du matériel de transport, et 92 % des produits agro-alimentaires. Seules les marchandises des groupes II et III sont détournées dans des proportions importantes par l'Ouest: plus de 70 % pour les matières brutes (groupe II) et près de 28 % pour les matières semi-finies (groupe III).

5.2 Importance relative des provinces de l'Est et de l'Ouest

L'importance de l'est du Canada dans l'acheminement du commerce outre-mer canadien s'observe tant pour les trafics détournés que pour les exportations directes non détournées. Près de 70 % de la valeur totale des exportations canadiennes directes par voies maritime et aérienne s'effectuent depuis des ports et aéroports de l'Est canadien. Il est ainsi intéressant de comparer les flux de trafic acheminés dans l'Est par rapport à ceux de l'Ouest. Les tableaux 5 et 6 permettent une telle comparaison.

5.2.1 L'Est canadien

La dominance des provinces de l'Est dans l'acheminement outre-mer du commerce canadien, est indéniable:

64 % des exportations maritimes,
94 % des exportations aériennes, et
86 % des trafics détournés.

Les provinces de l'Est, essentiellement l'Ontario et le Québec, regroupent près de 90 % de la valeur totale des exportations des produits finis (groupes IV et V). Il aura été noté, par ailleurs, que le phénomène du détournement pourrait toucher aussi bien l'activité canadienne maritime qu'aérienne. En 1981, les parts relatives de ces deux modes voisinent toutes deux les 40 % à l'égard des produits finis. Ainsi un détournement aussi bien

maritime qu'aérien semble effectif, tel que suggéré au premier chapitre de cette étude.

Considérant les trois autres groupes majeurs, l'acheminement via les États-Unis ressort beaucoup plus comme du détournement maritime qu'aérien. La part du trafic aérien est très faible sur les marchés du transport des matières brutes, semi-finies et des produits agro-alimentaires. Il peut-être noté finalement que les matières brutes sont à près de 98 %, dans l'est du Canada, expédiées via les facilités portuaires canadiennes.

5.2.2 L'Ouest canadien

La nature du commerce expédié de l'Ouest canadien se caractérise par l'importance des matières travaillées (63 %) et brutes (20 %). Ces produits sont exportés à près de 95 % par voie maritime et ils englobent plus de 86 % de la valeur totale des exportations maritimes depuis des ports de l'Ouest. Néanmoins, ce sont également pour ces deux groupes de produits que les valeurs absolues du détournement comptent le plus, soit 68 % de la valeur totale du trafic détourné depuis l'Ouest canadien.

Finalement, on note que le secteur aérien est amené à jouer un rôle de moindre importance que celui observé dans l'Est canadien. Il n'en demeure pas moins qu'au niveau des produits finis, le secteur aérien joue un rôle significatif et qu'il est justifié de parler d'un détournement aussi bien aérien que maritime.

5.3 Répartition modale du détournement

L'objet de cette dernière section est d'examiner le rôle des chemins de fer et du camionnage dans l'acheminement aux États-Unis du trafic détourné. Le tableau 7 présente ces statistiques par province de sortie et groupe majeur de marchandises. Pour l'ensemble des régions de sortie, un peu plus de 90 % de la valeur du trafic détourné est acheminé par voie routière.

Tableau 7

RÉPARTITION MODALE DU DÉTOURNEMENT SELON LES RÉGIONS DE SORTIE
Marchandises générales exportées outre-mer
1981

Groupes majeurs de produits	Provinces Maritimes		Québec		Ontario		Prairies		Pacifique	
	Route	Rail	Route	Rail	Route	Rail	Route	Rail	Route	Rail
	100 %		100 %		100 %		100 %		100 %	
I Aliments, provendes boissons et tabac	100,0	0,0	97,4	2,6	96,9	3,1	75,6	24,4	53,0	47,0
II Matières brutes non comestibles	94,4	5,6	96,6	3,4	93,8	6,2	100,0	0,0	46,5	53,5
III Matières travaillées non comestibles	5,4	94,6	95,1	4,9	86,7	13,3	48,2	51,8	56,0	44,0
IV Machinerie industrielle, agricole et matériel de transport et de communication	100,0	0,0	99,4	0,6	95,7	4,3	99,0	1,0	84,2	15,8
V Produits finis	98,8	1,2	98,7	2,3	96,6	3,4	94,6	5,4	76,2	23,8
Total	87,0	13,0	97,6	2,4	94,4	5,6	90,3	9,7	58,4	41,6

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

Il ressort, en effet, pour les trois régions de sortie de l'Est, que la part du camionnage oscille entre 90 % et 100 % pour tous les groupes majeurs de produits détournés à une seule exception, les produits semi-finis du groupe III. Plus particulièrement, ces derniers produits sont détournés, par les provinces Maritimes, à près de 95 % par voie ferroviaire et, par l'Ontario, ce pourcentage atteint un peu plus de 13 %. Les produits chimiques constituent la part importante de ce qui est détourné par rail sauf à la frontière québécoise où ces même produits sont détournés à plus de 90 % par route.

En ce qui concerne la frontière des Prairies, le seul élément notable est que les produits du groupe III sont détournés à plus de 50 % par voie ferroviaire. Les produits chimiques sont à l'origine de ce résultat. Ils sortent à 98 % par chemin de fer et représentent en valeur plus de 50 % des exportations outre-mer du groupe III détournées par la frontière des Prairies. Quant à la frontière Pacifique, elle est la seule où le chemin de fer joue un rôle important et ceci pour tous les groupes majeurs de produits détournés. Un peu plus de 40 % de l'ensemble détourné via cette frontière et acheminé par voie ferroviaire et même les produits finis sont détournés à près de 25 % par ce mode. Les produits des groupes II et III (matières brutes et semi-finies) constituent 80 % de tout ce qui est détourné par rail par cette frontière.

En résumé, l'analyse de la répartition modale depuis les 5 régions de sortie du trafic détourné se ramène à rechercher les cas particuliers où les chemins de fer prennent une part plus significative que celle observée pour l'ensemble du trafic. Les 115 millions de dollars détournés par rail depuis la région Pacifique constituent près de 50 % de ce qui est détourné par ce mode au Canada, mais pèsent pour moins de 6 % dans le détournement total du commerce canadien.

Chapitre 6

MARCHANDISES GÉNÉRALES OBJET D'UN DÉTOURNEMENT

L'objectif de ce chapitre est, dans un premier temps, d'analyser le phénomène du détournement en termes des produits impliqués. Puis, dans un deuxième temps, de traiter de l'importance relative des modes ferroviaire et routier dans l'acheminement aux États-Unis des exportations canadiennes de marchandises générales destinées aux pays d'outre-mer.

6.1 Principales marchandises composant le détournement

Le tableau 8 expose la composition du détournement suivant la valeur des produits. Les 25 classes de marchandises générales sont listées par importance décroissante, suivant la valeur correspondante au montant du détournement observé pour chacune de ces classes, et regroupées suivant cinq intervalles de valeur monétaire. Ce tableau permet ainsi de repérer:

-- l'importance en valeur et en pourcentage de chaque classe de marchandises par rapport au montant total détourné;

-- les principaux secteurs industriels générateurs de la valeur des exportations détournées.

Il apparaît que sept classes de produits sont à l'origine de 71 % du détournement. Ce sont les secteurs dont la valeur des exportations détournées dépasse le cent millions de dollars. Le principal secteur de détournement est celui du matériel de transport, qui inclut les industries de production de tout le matériel de transport, mais où la construction automobile (voitures, camions, pièces) est prédominante. Le secteur des

Tableau 8

RÉPARTITION DU DÉTOURNEMENT PAR CLASSE DE PRODUITS
ET GROUPE DE VALEUR MONÉTAIRE
1981

Intervalles de valeurs (,000 $)		Classes de produits*	Valeur (,000 $)	Pourcentage du total détournement
Plus de 100 000,0	17	Matériel de transport	551 652,5	26,03
	15	Machinerie industrielle	232 179,3	10,96
	1	Poissons, viandes et préparations de viande	219 970,8	10,38
	12	Produits chimiques et connexes	172 411,8	8,14
	9	Bois et papiers	112 197,3	5,29
	14	Métaux non ferreux	107 988,8	5,10
	21	Meubles et accessoires ménagers et de bureau	107 123,4	5,05
		Total	1 503 073,9	70,96
De 50 000,0 à 99 999,9	18	Équipements et matériel de communication	74 186,0	3,50
	4	Aliments divers et préparations d'aliments	68 184,0	3,22
	19	Équipements et appareils électriques	66 672,9	3,15
	7	Minerais concentrés et déchets métallifères	59 031,0	2,79
		Total	268 073,9	12,66
De 25 000,0 à 49 999,9	6	Matières brutes diverses non comestibles	49 931,5	2,36
	22	Divers articles ménagers et personnels	49 782,6	2,35
	20	Équipements et appareils spécialisés	42 849,4	2,02
	10	Textiles	40 134,5	1,89
	25	Produits finis divers	37 940,0	1,79
	13	Produits du fer et de l'acier	29 557,8	1,39
		Total	250 195,8	11,80
De 10 000,0 à 24 999,9	5	Boissons et tabac	21 040,3	0,99
	24	Imprimés et articles photographiques	17 419,5	0,82
	23	Produits pharmaceutiques et fournitures médicales	16 084,1	0,76
	16	Machinerie agricole	14 555,3	0,69
	3	Préparations de céréales et de fruits	13 153,5	0,62
		Total	82 252,9	3,88
Moins de 9 999,9	2	Produits laitiers	9 989,6	0,47
	8	Cuirs, fourrures et demi-produits du caoutchouc	3 236,0	0,15
	11	Huiles et matières grasses	1 661,6	0,08
		Total	14 886,7	0,70
		Détournement total	2 118 914,9	100,00

* Le numéro de la classe des produits précède la description de ces derniers.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du Commerce extérieur.

biens d'équipements industriels (toute la machinerie industrielle) vient en seconde position, suivi de très près par le secteur des industries agro-alimentaires (les viandes et préparations de viande, ainsi que les produits de la pêche). À eux seuls, ces trois secteurs représentent près de 50 % de la valeur totale du détournement.

Enfin, pour un détournement se situant entre 100 et 200 millions de dollars, les produits des industries chimiques et connexes, les produits de l'exploitation forestière, les métaux non ferreux, les meubles et accessoires ménagers et de bureau constituent près du quart du détournement total.

La concentration du détournement au niveau de sept classes de produits sur 25 est très forte. Cette concentration s'observe même si l'on retire des calculs le matériel de transport. Dans un tel cas les six principaux produits forment plus de la moitié du total détourné.

6.2 Importance du détournement par classe de marchandises

Le montant absolu en dollars du détournement pour chaque classe de marchandises ne permet pas de déterminer si le secteur exportateur en question est fortement générateur de détournement ou pas, relativement à ses exportations totales ou encore, dans le chiffre total d'exportation du Canada.

Deux indicateurs sont utiles à cet effet:

i) tout d'abord, le rapport entre la valeur du détournement observé pour une marchandise et la valeur totale des exportations de cette même marchandise. Ce pourcentage de détournement, ou encore taux de détournement, pour les 25 classes de produits est indiqué au tableau 9 (colonne 1);

ii) et deuxièmement, l'indice de détournement défini comme le rapport entre le taux de détournement d'une marchandise donnée et le taux national de détournement (colonne 6).

Tableau 9

POURCENTAGE DE DÉTOURNEMENT ET INDICE DE DÉTOURNEMENT PAR CLASSE DE PRODUITS
Marchandises générales, exportations outre-mer
1981

Description des produits*	(1) Pourcentage détourné	(2) Pourcentage du détournement total	(3) Rang dans le détournement total	(4) Importance dans les exportations (%)	(5) Rang dans les exportations totales	(6) Indice de détournement
I Aliments, provendes, boissons et tabac						
1 Poissons, viandes et prép. de viande	22,38	10,38	(3)	5,65	(6)	1,84
2 Produits laitiers	7,99	0,47	(23)	0,72	(20)	0,65
3 Prép. de céréales et de fruits	3,64	0,62	(22)	2,07	(11)	0,30
4 Aliments divers et prép. d'aliments	14,90	3,22	(9)	2,63	(8)	1,22
5 Boissons et tabac	16,34	0,99	(18)	0,74	(19)	1,34
II Matière brutes non comestibles						
6 Matières brutes diverses, n.c.	12,84	2,36	(12)	2,24	(10)	1,05
7 Minerais conc. et déchets métall.	2,48	2,79	(11)	13,68	(2)	0,20
III Matières travaillées non comestibles						
8 Cuirs, fourrures et demi-produits en caoutchouc	7,91	0,15	(24)	0,23	(25)	0,65
9 Bois et papiers	2,68	5,29	(5)	24,03	(1)	0,22
10 Textiles	21,14	1,89	(15)	1,09	(18)	1,73
11 Huiles et matières grasses	8,85	0,08	(25)	0,11	(25)	0,73
12 Produits chimiques et connexes	12,59	8,14	(4)	7,87	(5)	1,03
13 Produits de fer et d'acier	10,21	1,39	(17)	1,66	(15)	0,84
14 Métaux non ferreux	6,36	5,10	(6)	9,74	(4)	0,52
IV Machinerie industrielle, agricole et matériel de transport et de communication						
15 Machinerie industrielle	26,57	10,96	(2)	5,02	(7)	2,18
16 Machinerie agricole	17,61	0,69	(21)	0,47	(23)	1,45
17 Matériel de transport	31,04	26,03	(1)	10,21	(3)	2,55
18 Matériel de communication	17,11	3,50	(8)	2,49	(9)	1,40
V Autres produits finis						
19 Équipements et appareils électriques	32,72	3,15	(10)	1,17	(17)	2,68
20 Équipements et appareils spécialisés	20,73	2,02	(14)	1,19	(16)	1,70
21 Meubles et accessoires ménagers et de bureau	29,80	5,06	(7)	2,07	(12)	2,44
22 Divers articles ménagers	16,13	2,35	(13)	1,77	(14)	1,32
23 Produits pharmaceutiques et médicaux	15,64	0,76	(20)	0,59	(21)	1,28
24 Imprimés et articles photographiques	17,77	0,82	(19)	0,56	(22)	1,46
25 Produits finis divers	11,08	1,19	(16)	1,97	(13)	0,91
Total général	12,19	100,00		100,00		

* Le numéro de la classe des produits précède la description de ces derniers.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

Indépendamment de la valeur en dollars pour une classe de produits, l'indice de détournement indique si le détournement est plus ou moins supérieur à la moyenne nationale. L'expression mathématique de l'indice de détournement s'exprime ainsi:

$$i = \frac{det/exp \times 100}{Det/Exp \times 100} = \frac{\text{\% de détournement pour une marchandise}}{\text{\% de détournement pour l'ensemble des marchandises}} \qquad (1)$$

Det = détournement total
det = détournement pour une classe de marchandises X
Exp = exportations totales toutes marchandises confondues
exp = exportations totales pour une classe de marchandises X

Notons que ce rapport est le même, pour une marchandise X, que le rapport entre l'importance en pourcentage de son détournement dans le détournement global, et l'importance en pourcentage de ses exportations dans l'ensemble des exportations canadiennes[24] et 25.

Si l'indice de détournement est égal à 1, celà signifie que la classe de produits en question est détournée exactement dans la même proportion que toutes les marchandises au niveau national.

Si l'indice de détournement est supérieur à 1 pour une classe de produits, celà indique que son détournement est plus fort que la moyenne nationale et vice versa si l'indice est plus petit que 1.

Le tableau 9 indique, pour chacune des 25 classes de marchandises, le pourcentage détourné, son importance dans le détournement total et au niveau de l'ensemble du commerce canadien puis, le rang qu'occupe cette marchandise par rapport aux autres dans le détournement total.

À partir des données du tableau 9, on peut mettre en relation trois bases de référence pour approcher les principaux éléments du phénomène de détournement: (i) les principaux postes d'exportations en valeur, (ii) les principaux postes de détournement en valeur, et (iii) les secteurs

Tableau 10

DÉTOURNEMENT DES SEPT PRINCIPALES CLASSES DE PRODUITS EXPORTÉES OUTRE-MER
Marchandises générales
1981

Classes de produits	Pourcentage du total des exportations canadiennes	Pourcentage du détournement total	Pourcentage détourné par classe	Indice de détournement
9 Bois et papiers	24,03	5,29	2,68	0,22
7 Minerais concentrés et déchets métallifères	13,68	2,79	2,48	0,20
17 Matériel de transport	10,21	26,03	31,04	2,55
14 Métaux non ferreux	9,74	5,10	6,36	0,52
12 Produits chimiques et connexes	7,87	8,14	12,59	1,03
1 Poissons, viandes et préparations de viande	5,65	10,38	22,38	1,84
15 Machinerie industrielle	5,02	10,96	26,57	2,18
Total	76,20	68,69		

* Le numéro de la classification intermédiaire des produits précède la description de ces derniers.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

exportateurs où le pourcentage d'exportations détourné est particulièrement élevé.

6.2.1 Le détournement en termes des principaux secteurs exportateurs

Le tableau 10 montre que les sept principaux postes d'exportation, qui comptent pour plus des trois quart des exportations totales, génèrent environ les sept dixièmes du détournement total.

La principale caractéristique réside dans le fait que les deux premiers secteurs exportateurs (bois et papiers, minerais concentrés) sont ceux qui ont les plus faibles pourcentages d'exportations détournés de l'ensemble des produits de la classification retenue. Mais comme les exportations de ces deux classes de produits représentent plus de six milliards et demi de dollars, le détournement, même faible, compte tout de même pour 8 % en valeur du détournement total, soit plus de 170 millions de dollars.

Le schéma est le même pour les métaux non-ferreux: valeur très élevée parmi les exportations, faible pourcentage détourné, mais valeur détournée relativement importante (plus de 100 millions de dollars).

Les exportations de produits chimiques ont un pourcentage détourné correspondant à celui de la moyenne nationale, mais ils se placent au 4e rang dans la valeur détournée en raison du montant élevé du total exporté.

Il faut noter que les trois secteurs mentionnés ci-dessus constituent, soit des matières proches du secteur des vracs, soit des marchandises générales généralement non-conteneurisées ou encore de faible valeur unitaire.

Par contre trois classes de produits exportés ont des indices de détournement très élevés: d'une part le matériel de transport et la machinerie industrielle, d'autre part la poissonnerie et les viandes. Ensemble ils ne représentent qu'environ 20 % du commerce total à

Tableau 11

CLASSES DE PRODUITS EXPORTÉES OUTRE-MER LES PLUS DÉTOURNÉES
Marchandises générales
1981

Classes de produits	Pourcentage du total des exportations canadiennes	Pourcentage du détournement total	Pourcentage détourné par catégorie	Indice de détournement
19 Équipements et appareils électriques	1,17	3,15	32,72	2,68
17 Matériel de transport	10,21	26,03	31,04	2,55
21 Meubles et accessoires ménagers et de bureau	2,07	5,06	29,80	2,44
15 Machinerie industrielle	5,02	10,96	26,57	2,18
1 Poissons, viandes et préparations de viande	5,65	10,38	22,38	1,84
10 Textiles	1,09	1,89	21,14	1,73
20 Équipements et appareils spécialisés	1,19	2,02	20,73	1,70
Total	26,40	59,49		

* Le numéro de la classe des produits précède la description de ces derniers.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

l'exportation outre-mer, mais génèrent presque la moitié de la valeur détournée.

6.2.2 Le détournement en termes des principaux secteurs de détournement

Le tableau 8 présenté précédemment indiquait que un peu plus de 70 % du détournement provenait de sept secteurs d'exportation à l'origine de un milliard et demi de dollars de marchandises détournées. À une exception près, ces sept principaux secteurs générateurs de la valeur détournée sont également les principaux secteurs exportateurs.

En effet, les secteurs des matériaux de transport (n° 17), de la machinerie industrielle (n° 15), des pêches et viandes (n° 1), des produits chimiques (n° 12), du bois et papier (n° 9) et finalement, des métaux non-ferreux (n° 14) composent près de 66 % du détournement et représentent près de 63 % des exportations totales de marchandises générales outre-mer.

Ces six secteurs génèrent un détournement important mais dans des conditions différentes. Les trois premiers (nos 17, 15 et 1) comptent pour environ 21 % des exportations et totalisent près de 47 % de la valeur totale du détournement; les trois suivants (nos 12, 9 et 14) englobent 42 % des exportations et ne génèrent que 19 % du détournement.

Ainsi, pour les trois premiers, c'est le pourcentage élevé de détournement qui est déterminant, malgré un poids moyen dans les exportations totales. Pour les trois autres secteurs, le pourcentage de détournement est moindre mais porte sur une valeur d'exportations très élevée, d'où un montant détourné de près de 400 millions de dollars.

Une classe de produits, les meubles et accessoires ménagers et de bureau, fait exception. Ces produits ne constituent que 2 % des exportations outre-mer, donc une part relativement faible dans l'ensemble exporté, mais le pourcentage détourné est parmi les plus forts, soit 30 % (ce qui représente plus de 100 millions de dollars).

Tableau 12

DÉTOURNEMENT PAR GROUPE MAJEUR DE PRODUITS
Commerce outre-mer canadien à l'exportation
1981

Groupes majeurs de marchandises générales	Valeur du détournement (000 $)	Part relative dans le détournement total	Taux de détournement (%)	Indice de détournement	Répartition modale du détournement (%) Route	Rail	Importance relative des groupes dans les exportations totales (%)
I Aliments, provendes, boissons et tabac	332 319,8	15,68 (20,51)	16,18	1,33 (1,62)	93,9	6,1	11,82 (12,65)
II Matières brutes non comestibles	108 962,6	5,14 (6,72)	3,94	0,32 (0,39)	64,1	35,9	15,92 (17,04)
III Matières travaillées non comestibles	467 187,2	22,05 (28,83)	6,01	0,49 (0,60)	79,3	20,7	44,73 (47,90)
IV Machinerie industrielle, agricole et matériel de transport et de communication	872 573,2 (373 980,5)	41,18 (23,08)	27,57 (18,56)	2,26 (1,85)	95,6 (94,6)	4,4 (5,4)	18,20 (12,41)
V Autres produits finis	337 872,0	15,95 (20,85)	20,84	1,71 (2,08)	96,4	3,6	9,33 (10,00)
Total	2 118 914,9 (1 620 322,2)*	100	12,19 (10,00)		90,2 (88,4)	9,8 (11,6)	100 (100)

* Entre parenthèses, résultats obtenus en excluant les véhicules à moteur et pièces.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

6.2.3 Le détournement en termes des secteurs les plus affectés

Les secteurs industriels dont les produits figurent au tableau 11 font tous acheminer plus de 20 % de la valeur de leurs exportations outre-mer (Mexique exclu) par les États-Unis.

Les exportations totales outre-mer de ces secteurs constituent un peu plus de 26 % du total des exportations canadiennes outre-mer. Mais, par contre, les détournements générés par ces secteurs comptent pour près de 60 % du détournement total. Ce sont en grande partie des biens d'équipements ménagers ou professionnels (sauf les textiles et les poissons/viandes). La principale caractéristique est que tous ces produits sont de forte valeur unitaire et aisément conteneurisable.

Il apparaît qu'en définitive, trois classes de produits se distinguent quelque soit le critère d'observation retenu: le matériel de transport, la machinerie industrielle et les poissons/viandes. En effet, ces produits constituent les trois premiers postes de détournement en valeur, sont parmi les premiers secteurs d'exportation outre-mer du Canada et enfin sont des secteurs pour lesquels le pourcentage détourné est des plus élevés.

6.3 Répartition suivant les groupes majeurs de produits

La présentation du détournement selon les cinq groupes majeurs de produits forme finalement un résumé général du phénomène en termes des marchandises.

Le tableau 12 donne les principaux indicateurs du détournement pour chacun des groupes majeurs ainsi que la répartition en pourcentage entre les parts détournées par chemin de fer et celles détournées par camionnage. Pour le groupe IV, deux figures sont présentées selon que l'on considère ou non les exportations de véhicules routiers et des pièces.

Le principal groupe d'exportation à l'origine du détournement est évidemment celui de la machinerie industrielle et agricole et surtout du matériel de transport et de communication (groupe IV).

Le second est celui des matières travaillées non-comestibles (groupe III), dit encore le groupe des produits demi-finis. Par rapport au secteur précédent il représente largement plus que le double au niveau de la valeur exportée, mais la moitié au niveau de la valeur détournée. Cela se traduit en un indice de détournement qui lui est quatre fois et demi inférieur.

Ensuite viennent à des niveaux sensiblement égaux, les secteurs des produits finis (groupe V) et ceux des industries agro-alimentaires (groupe I) (environ 16 % chacun de la valeur totale détournée, soit près de 330 millions de dollars chacun). Cependant le taux de détournement est un peu plus élevé pour les produits finis puisque ceux-ci représentent 9 % des exportations totales contre 12 % pour les industries alimentaires.

Enfin le groupe des matières brutes non-comestibles (groupe II), c'est-à-dire des "quasi-matières premières" à la frontière du groupe des marchandises générales, ne forme que 5 % de la valeur détournée totale. Seulement 4 % de la valeur des exportations outre-mer de ces produits sont détournées.

Dans le cas où l'on soustrait les valeurs des véhicules routiers en raison du caractère particulier de ce type d'exportation, le classement précédent est sensiblement modifié.

Le détournement le plus important est alors celui des produits demi-finis du groupe III (près de 30 % du total détourné et 50 % des exportations de marchandises générales) et ceci malgré le fait que ce secteur détourne moins que la moyenne nationale (indice 0,60).

Deuxièmement, les produits du groupe IV constituent 23 % du détournement. Ce secteur reste fortement générateur de détournement: près de 19 % de ces exportations outre-mer passent par les États-Unis.

Pour un montant détourné voisin du précédent (près de 340 millions de dollars), les produits du groupe V deviennent ceux qui sont le plus détournés: pour 10 % des exportations totales, ils constituent 21 % du montant détourné, soit un taux de détournement deux fois supérieur à la moyenne.

Quatrièmement, près de 330 millions de dollars de produits alimentaires (groupe I) sont acheminés par voie américaine, soit environ 21 % du détournement pour 13 % des exportations ce qui traduit un pourcentage détourné relativement élevé.

Le groupe II reste en dernière position, sa part dans le détournement restant faible, son indice de détournement très bas (0,39) ne variant que de cinq centièmes par rapport au premier cas (automobiles exclues de l'ensemble des calculs).

Le retrait des véhicules routiers modifie donc la part de chaque groupe majeur de marchandises dans le détournement global. Cependant, il importe de souligner que dans les deux cas (avec ou sans retrait des véhicules routiers): plus les produits sont finis, plus le phénomène de détournement devient fort. En d'autres termes, plus la valeur unitaire de la marchandise est importante, plus la marchandise est susceptible d'être exportée outre-mer par une route détournée. Le repérage des classes de produits à fort taux de détournement (section précédente) avait déjà permis d'observer ce phénomène.

Un des éléments de réflexion lié à cette observation, est que plus la marchandise est de forte valeur unitaire (notamment pour les produits du groupe V), plus elle est aussi susceptible d'être une marchandise qui sera transportée par le mode aérien. Il faudrait ainsi distinguer un

Tableau 13

RÉPARTITION DES GROUPES MAJEURS DE PRODUITS
PAR MODE DE SORTIE
Marchandises générales
1981

Groupes majeurs de produits	Modes	
	Rail (%)	Route (%)
I Aliments, provendes, boissons et tabac	9,8	16,3
II Matières brutes non comestibles	19,0	3,7
III Matières travaillées non comestibles	46,9	19,4
IV Machinerie industrielle, agricole et matériel de transport et communication	18,5	43,6
V Autres produits finis	5,8	17,0
Total	100,0*	100,0*

* Valeur du détournement

par rail: 206 624,0 milliers de dollars
par route: 1 912 290,9 milliers de dollars

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

"détournement aérien" d'un détournement maritime. Cette distinction est exposée de manière plus détaillée au chapitre 8.

6.4 Modes de transport impliqués dans le détournement

Le tableau 13 indique la répartition en pourcentage entre les modes routiers et ferroviaires pour chaque groupe majeur de produits détournés. Deux ensembles se distinguent.

Un premier ensemble, constitué des groupes I, IV et V, est particularisé par le fait que la part du transport routier est plus forte que dans la moyenne nationale (que l'on retire ou non les productions automobiles). La prédominance du transport routier est évidente. Pour ces trois groupes 1,3 milliards de dollars d'exportations outre-mer sortent par route alors que seulement 53 millions sortent par rail (véhicules routiers exclus), soit un rapport de 1 pour 25. Le rôle du transport ferroviaire dans le détournement des marchandises de ces groupes est marginal.

Un second ensemble est formé des groupes II et III où la part du ferroviaire est supérieure à la moyenne nationale. Pour ces deux groupes, le chemin de fer transporte pour 136 millions de dollars soit près de 24 % du détournement constitué des marchandises de ces 2 groupes. Dans l'ensemble détourné par mode ferroviaire (tableau 13), ce sont effectivement les produits des groupes II et III qui constituent les deux tiers de la valeur détournée par ce mode, alors que pour ce qui est détourné par camion, ces mêmes produits ne représentent qu'environ le quart de la valeur détournée.

La différence entre ces deux ensembles est remarquable. D'une part, le premier ensemble constitue principalement des marchandises de haute valeur unitaire qui sont acheminées presque totalement par camion vers les États-Unis. Ce sont aussi des marchandises aisément conteneurisables. Par contre, le second ensemble se compose de produits de valeur unitaire relativement faible, comme les déchets métallifères, les minerais concentrés ou encore les bois et papiers et les produits chimiques. Leurs caractéristiques de poids et de dimension se prêteraient moins, semble-t-il,

à des envois par camion sur des distances relativement importantes. Les facteurs techniques, le rapport entre le coût du camionnage et la valeur transportée, l'importance des expéditions sont parmi les facteurs qui peuvent déterminer le recours au chemin de fer pour les expéditions outre-mer via les États-Unis.

Toutefois, il faut relativiser ces données globales. La part du chemin de fer reste très minoritaire dans la plupart des cas. Le transport ferroviaire ne prend une réelle importance qu'au niveau de certains produits bien spécifiques et que dans certaines régions de sortie du trafic détourné (tel que soulevé à la section 5.3 du chapitre précédent).

Chapitre 7

CARACTÉRISTIQUES DU DÉTOURNEMENT PAR RÉGION DE SORTIE CANADIENNE

Ce chapitre a pour but d'établir pour chaque région de sortie la composition des trafics détournés, les principales classes de marchandises impliquées et le mode d'acheminement. En raison de la faible importance des détournements via les provinces Maritimes et les Prairies, ces deux régions de sortie seront traitées ensemble à la fin de ce chapitre.

7.1 Les exportations outre-mer de marchandises générales détournées via la frontière québécoise

La valeur totale du détournement par la frontière québécoise s'élève en 1981 à environ 470 millions de dollars, soit 22 % de la valeur totale de toutes les exportations canadiennes détournées, faisant du Québec la deuxième région de sortie en importance, après l'Ontario, du trafic outre-mer canadien acheminé via les États-Unis. La répartition de ce détournement selon les groupes majeurs de produits est la suivante:

Groupe I	- Aliments, boissons, provendes et tabacs:	30,9 %
Groupe II	- Matériaux bruts non-comestibles:	6,7 %
Groupe III	- Matières travaillées non-comestibles:	21,2 %
Groupe IV	- Machinerie industrielle, agricole et matériel de transport et de communication:	19,1 %
Groupe V	- Autres produits finis:	22,1 %
		100,0 %

Tableau 14

PRINCIPALES EXPORTATIONS OUTRE-MER DÉTOURNÉES PAR LA FRONTIÈRE DU QUÉBEC
Marchandises générales
1981

Description des produits*	Détournement (,000 $)	Pourcentage du détournement via le Québec	Part relative provinciale dans le détournement total du produit	Répartition par mode 100 %	
				Rail	Route
1 Poissons, viandes et préparations de viande	123 103,9	26,27	55,96	2,4	97,6
15 Machinerie industrielle	35 787,3	7,64	15,41	0,7	99,3
17 Matériel de transport	35 180,0	7,51	6,38	0,5	99,5
10 Textiles	33 176,5	7,08	82,66	1,7	98,3
14 Métaux non ferreux	30 830,0	6,58	28,55	5,8	94,2
6 Matières brutes diverses non comestibles	26 969,5	5,75	54,01	3,2	96,8
21 Meubles et accessoires ménagers et de bureau	21 815,5	4,65	20,36	1,3	98,7
22 Divers articles ménagers et personnels	18 889,2	4,03	37,94	1,4	98,6
25 Produits finis divers	18 774,6	4,01	49,48	1,9	98,1
12 Produits chimiques et produits connexes	18 449,2	3,94	10,70	6,1	93,9
Total	362 975,7	77,46			

* Le numéro de la classe des produits précède la description de ces derniers.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

L'importance des produits alimentaires (groupe I) est évidente, comptant pour près du tiers du détournement total via le Québec. Le groupe II représente un faible pourcentage du détournement de cette région, soit 7 %. Toutefois ces 31 millions de dollars correspondent à plus du quart du détournement national de ces produits. Les groupes III, IV et V représentent chacun un montant de produits détournés d'une importance de 100 millions de dollars, soit individuellement environ 20 % du détournement par le Québec.

La liste des principales classes de produits détournées via la frontière québécoise est donnée au tableau 14. Les poissons, viandes et préparations de viandes (123 millions de dollars) sont le plus important poste d'exportations détournées via le Québec (les viandes constituent 90 % de cette valeur). Ils constituent plus du quart du détournement total via cette région et près de 56 % du détournement canadien de ces produits.

La machinerie industrielle et le matériel de transport constituent chacun entre 7 % et 8 % du détournement via le Québec (35 millions de dollars pour chacun de ces deux types de produits). La valeur du matériel de transport est composée à plus de 60 % de matériel aéronautique (avions, moteurs, pièces); 25 % sont des véhicules et pièces (automobiles, camions) et 7 % du matériel roulant de chemin de fer et tramways.

Les ouvrages en matières textiles viennent en quatrième position avec 33 millions de dollars et constituent plus de 80 % de tous les produits textiles détournés au niveau national. Quant aux métaux non-ferreux (pour près de 60 % des ouvrages de base en métal) et les matières brutes non-comestibles (fibres textiles, cuirs, fourrures brutes, etc.), ils composent ensemble un trafic détourné via le Québec d'une valeur de près de 56 millions de dollars.

Dans la catégorie des produits finis, trois classes de produits sont détournées pour un montant global de 60 millions de dollars. On identifie en premier, les meubles et accessoires ménagers et de bureau (22 millions de dollars) dont 60 % sont des machines et matériaux de bureau,

Tableau 15

PRINCIPALES EXPORTATIONS OUTRE-MER DÉTOURNÉES PAR LA FRONTIÈRE DE L'ONTARIO*
Marchandises générales
1981

Description des produits**	Détournement (,000 $)	Pourcentage du détournement via l'Ontario	Part relative provinciale dans le détournement total du produit	Répartition par mode 100 %	
				Rail	Route
15 Machinerie industrielle	159 798,1	19,05	68,83	4,9	95,1
12 Produits chimiques et connexes	131 630,1	15,69	76,35	20,0	80,0
21 Meubles et accessoires ménagers et de bureau	79 928,1	9,50	74,61	0,2	99,8
14 Métaux non ferreux	69 296,9	8,26	64,17	4,3	95,7
1 Poissons, viandes et préparations de viande	63 336,7	7,55	28,79	0,5	99,5
19 Équipements et appareils électriques	50 846,4	6,06	76,26	4,6	95,4
4 Aliments divers et préparations d'aliments	49 273,1	5,87	72,26	5,2	94,8
18 Équipements et matériaux de communication	44 880,8	5,35	60,50	6,9	93,1
22 Divers articles ménagers et personnels	28 054,3	3,34	56,35	7,6	92,4
20 Équipements et appareils spécialisés	24 929,6	2,97	58,18	0,0	100,0
Total	701 974,1	83,64			

* Le matériel de transport est traité distinctement au tableau 16.

** Le numéro de la classe des produits précède la description de ces derniers.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

en deuxième, les divers articles ménagers et personnels (près de 19 millions de dollars) dont un tiers est constitué d'ameublements de maison et plus de 60 % de vêtements, articles de sport et jouets et finalement, les produits finis divers (19 millions de dollars).

Il aura été noté finalement que le camionnage est le principal mode de transport pour tous les produits détournés via le Québec. En moyenne, plus de 95 % de la valeur des exportations détournées via la frontière québécoise sont expédiées aux États-Unis par voie routière.

7.2 Les exportations outre-mer de marchandises générales détournées via la frontière ontarienne

En 1981, plus de 1,3 milliard de dollars d'exportations outre-mer canadiennes ont été détournées via la frontière ontarienne. Ce trafic détourné représente plus de 62 % de la valeur du détournement au niveau national et il est caractérisé par l'importance des exportations de véhicules de transport terrestre et pièces (près d'un demi milliard de dollars, soit environ le quart du détournement total des produits canadiens).

En excluant les véhicules à moteur, la répartition du détournement par groupe majeur de produits est la suivante:

Groupe I	- Aliments, boissons, provendes et tabacs:	16,6 %
Groupe II	- Matières brutes non-comestibles:	0,8 %
Groupe III	- Matières travaillées non-comestibles:	27,9 %
Groupe IV	- Machinerie industrielle, agricole et matériel de communication:	28,7 %
Groupe V	- Autres produits finis:	26,0 %
		100,0 %

Le détournement par l'Ontario est essentiellement composé de produits industriels finis ou semi-finis. Malgré le fait que l'on ait retiré les produits automobiles, le groupe IV demeure le plus important. Les produits finis (groupe V) comptent pour le quart du détournement via

Tableau 16

EXPORTATIONS OUTRE-MER DE MATÉRIEL DE TRANSPORT DÉTOURNÉES VIA L'ONTARIO
1981

Détail de la classe des produits: matériel de transport	Détournement (,000 $)	Pourcentage du détournement via l'Ontario	Part relative provinciale dans le détournement total du produit	Taux de détournement du produit via l'Ontario par rapport aux exportations totales canadiennes du produit	Répartition par mode 100 %	
					Rail	Route
Matériel roulant de chemin de fer et tramway	1 482,9	0,11	37,59	1,56	78,0	22,0
Véhicules à moteur, route	485 111,0	36,64	97,29	42,19	3,7	96,3
Navires et bateaux	2 051,9	0,15	39,59	3,42	7,4	92,6
Avions, moteurs et pièces	5 522,5	0,42	19,77	1,28		100,0
Autres véhicules	87,3	0,01	19,22	6,51	0,9	99,1
Pneus et chambre à air en caoutchouc	15 263,5	1,15	98,13	39,34	1,6	98,4
Total matériel de transport	509 519,1	38,48	92,36	28,68		

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

l'Ontario ce qui est la plus forte proportion parmi les cinq régions de sortie.

Les dix principales classes de produits détournés via l'Ontario totalisent quelques 700 millions de dollars (excluant le matériel de transport), et sont listées au tableau 15.

La machinerie industrielle (n° 15) représente la plus importante classe de marchandises détournées via l'Ontario (près de 160 millions de dollars). La moitié est constituée de machines industrielles spécialisées et un tiers de machines industrielles à usage général. Ces deux types de machinerie comptent pour près de 70 % du détournement total de la classe n° 15, au niveau canadien. Cette classe est seconde en importance après celle du matériel de transport au Canada.

Les produits chimiques sont la deuxième plus importante catégorie détournée par l'Ontario avec une valeur d'exportations de 132 millions de dollars. Les meubles et accessoires ménagers et de bureau constituent le troisième ensemble important dans le détournement via cette frontière, pour une valeur de 80 millions de dollars, dont les trois quarts sont des machines et matériel de bureau.

Cinq autres catégories de produits se caractérisent par une valeur détournée significative:

- -- Les métaux non-ferreux: 69 millions de dollars dont la moitié sont des ouvrages de base en métal;
- -- Les poissons, viandes et préparations de viande: 63 millions de dollars, presque totalement des viandes;
- -- Les équipements et appareils électriques: 51 millions de dollars dont les trois quart sont du matériel d'éclairage électrique;
- -- Les aliments divers et préparations d'aliments: 49 millions de dollars, constituant près des trois quarts du détournement national de ces exportations outre-mer et

-- Les équipements et matériaux de communications: 45 millions de dollars.

Finalement, similairement à ce qui a été observé pour le Québec, le camionnage est le mode dominant (à 90 %) dans l'acheminement des produits détournés via la frontière ontarienne. À l'exception d'une seule, les produits chimiques qui ont été détournés à près de 20 % par voie ferroviaire.

7.2.1 Le matériel de transport

En 1981, les exportations canadiennes outre-mer de matériel de transport se sont élevées à 1,8 milliard de dollars. Un peu plus des deux tiers sortent directement du Canada soit par voie maritime, soit par voie aérienne et le dernier tiers est exporté outre-mer via les États-Unis par camionnage ou rail. L'Ontario compte à lui seul pour 92 % de la valeur totale de ce trafic ainsi détourné.

L'importance particulière du détournement des véhicules est reliée à deux aspects: la structure particulière de l'industrie automobile en Amérique du Nord et le type particulier de fret que constituent ces produits.

Il n'est pas étonnant que l'Ontario soit la principale province de sortie des produits automobiles détournées puisque celle-ci en est le principal lieu de production. En 1979, les trois quart de la production canadienne d'équipements de transport[27] se situait en Ontario. D'autre part, non seulement les centres canadiens de production de matériel de transport sont-ils très proches géographiquement des centres américains correspondants, mais cette industrie est aussi fortement contrôlée par les grandes firmes de l'industrie américaine de l'automobile. On peut raisonnablement penser que les choix et les décisions des filiales canadiennes, en matière d'acheminement de leurs produits à l'exportation, sont souvent dépendants de ceux des compagnies-mères américaines.

Un autre point est que les véhicules à moteur, de par leur nature, constituent un fret particulier auquel est habituellement associée une

organisation de transport sensiblement différente de celle des autres marchandises générales. En particulier, il faudrait distinguer les réseaux d'acheminement des véhicules assemblés de ceux des pièces et matériaux connexes. Les véhicules assemblés nécessitent pour leur transport des moyens techniques spécialisés et bien adaptés que ce soit au niveau du rail, du camionnage ou du transport maritime. Quant aux pièces et le matériel connexes, ils peuvent être conteneurisés et s'intégrer plus aisément dans les structures de transport utilisées pour les autres marchandises.

Comme il est remarqué dans un récent rapport de la Commission canadienne des transports[28] sur le transport intermodal, le constructeur automobile, pour des raisons commerciales, a besoin de contrôler efficacement son réseau de distribution pour répondre à la demande. Ceci s'applique non seulement aux transports terrestres mais aussi aux transports internationaux. Au niveau maritime, par exemple, on trouvera une organisation spécialisée, adaptée au besoin du chargeur. Ainsi des "contrats d'affrètement", sont généralement utilisés pour ces transports spécialisés. Ces contrats spécifient un certain volume sur une certaine route maritime pour une période donnée et incluent souvent des clauses de régularité pour les quantités et la vitesse d'expédition[29] et [30].

Les productions canadiennes exportées outre-mer sont sans doute expédiées suivant de tels réseaux de transport adaptés à la convenance du chargeur. On peut raisonnablement penser que la stratégie des constructeurs automobiles canadiens en matière de transport de leurs produits est fortement intégrée à celle des firmes américaines.

Le tableau 16 détaille la composition du trafic de matériel de transport détourné via l'Ontario. On peut constater qu'à elle seule, la production de véhicules à moteur représente une valeur de détournement vingt fois supérieure à celle de l'ensemble des autres productions de matériel de transport. D'autre part, ce détournement des véhicules et pièces via l'Ontario représente plus de 40 % de la valeur totale des exportations de véhicules fabriqués au Canada.

Tableau 17

PRINCIPALES EXPORTATIONS OUTRE-MER DÉTOURNÉES PAR LA FRONTIÈRE PACIFIQUE
Marchandises générales
1981

Description des produits*	Détournement (,000 $)	Pourcentage du détournement via la frontière Pacifique	Part relative régionale dans le détournement total du produit	Répartition par mode 100 %	
				Rail	Route
9 Bois et papiers	95 682,5	34,61	85,28	50,5	49,5
7 Minerais concentrés et déchets métallifères	50 094,1	18,12	84,46	62,4	37,6
15 Machinerie industrielle	24 669,0	8,92	10,62	0,7	99,3
6 Matières brutes diverses non comestibles	20 305,1	7,35	40,67	31,6	68,4
12 Produits chimiques et produits connexes	18 774,8	6,80	10,89	31,8	68,2
1 Poissons, viandes et préparations de viande	14 492,7	5,24	6,59	34,9	65,1
18 Équipements et matériaux de communication	10 905,4	3,94	14,70	0,7	99,3
14 Métaux non ferreux	6 902,8	2,50	6,39	16,1	83,9
Total	241 826,4	87,48			

* Le numéro de la classe des produits précède la description de ces derniers.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

Enfin, le mode d'acheminement majeur du trafic détourné de matériel de transport est le camionnage, sauf en ce qui concerne le matériel roulant de chemin de fer et des tramways dont 80 % de la valeur détournée via l'Ontario est transportée par voie ferroviaire.

7.3 Les exportations outre-mer de marchandises générales détournées via la frontière de la Colombie-Britannique

Le détournement par la frontière de la Colombie-Britannique se classe au troisième rang après l'Ontario et le Québec, représentant quelque 276 millions de dollars, soit 13 % du détournement total national.

Les parts respectives de chaque groupe majeur de produits dans la valeur totale du détournement par la frontière Pacifique sont les suivantes:

Groupe I	- Aliments, boissons, provendes et tabacs:	9,2 %
Groupe II	- Matières brutes non-comestibles:	25,4 %
Groupe III	- Matières travaillées non-comestibles:	46,0 %
Groupe IV	- Machinerie industrielle, agricole et matériel de transport et de communication:	14,5 %
Groupe V	- Autres produits finis:	4,9 %
		100,0 %

Près de trois quarts des produits détournés par la frontière du Pacifique sont des matières brutes ou/et des produits de première transformation (groupes II et III).

Les bois et papiers comptent pour le tiers de la valeur des exportations détournées via la Colombie-Britannique (100 millions de dollars dont 58 % en demi-produits en bois, 40 % en pâtes de bois et pâtes similaires et 2 % en papiers et cartons). Cette valeur de détournement englobe plus de 85 % de la valeur totale du détournement de ces produits à l'échelle nationale (tableau 17).

Les minerais concentrés et déchets métallifères (du groupe II) détournés via la frontière Pacifique constituent aussi 85 % du détournement national de ces produits et forment le deuxième secteur de détournement par cette frontière (50 millions de dollars).

Un peu moins de 25 millions de dollars de machinerie industrielle (n° 15), dont 60 % est de la machinerie spécialisée, sont exportées outre-mer via la frontière Pacifique.

D'autre part, cinq autres classes de produits sont parmi les principales à être détournées via la frontière Pacifique:

-- Les matières brutes non-comestibles: 20 millions de dollars dont 60 % de produits animaux, 25 % de fibres textiles et connexes, et 15 % de produits végétaux bruts (graines et semences).
-- Les produits chimiques: 19 millions de dollars.
-- Les poissons, viandes et préparations de viande: 14,5 millions de dollars dont la moitié sont des produits de la pêche.
-- Les équipements et matériaux de communication: 11 millions de dollars.
-- Les métaux non-ferreux: 7 millions de dollars dont la moitié sont des métaux et alliages sous forme brute.

Bien que de façon générale, la part du détournement acheminé par voie routière soit majoritaire pour la frontière Pacifique, l'importance du transport ferroviaire est beaucoup plus prononcée que dans le cas des détournements via les autres régions de sortie. Les deux principales classes de produits détournées par la frontière Pacifique sont majoritairement expédiées par voie ferroviaire (50,5 % pour les bois et papiers, plus de 60 % pour les minerais concentrés et déchets métallifères). Aussi, pour les autres classes de produits, une part non négligeable du détournement est acheminée par rail (par exemple les poissons, viandes et préparations de viande sont acheminés à un peu plus d'un tiers par ce mode).

7.4 Les exportations outre-mer de marchandises générales détournées via les Prairies et les provinces Maritimes

7.4.1 Le détournement via les provinces Maritimes

Le détournement par la frontière des Maritimes est faible relativement au total détourné par les autres régions de sortie: 1,3 % du total soit 27 millions de dollars. Ceci peut se comprendre par la situation économique des provinces Maritimes: elles ne constituent pas un foyer industriel important, mais plutôt un lieu de passage des exportations canadiennes (Halifax et Saint-John jouent un rôle très important à ce niveau). Les produits proviennent principalement d'autres régions canadiennes pour partir directement vers les pays outre-mer. Ces produits, une fois acheminés dans les Maritimes, n'iront pas logiquement descendre au Sud pour être réexpédiés outre-mer.

Le tableau 18 indique que deux classes de produits constituent 80 % du détournement par cette frontière. En premier lieu et comptant pour plus des deux tiers de la valeur détournée par cette région, les produits classés poissons, viandes et préparations de viande représentent environ 18 millions de dollars d'exportations détournées. Ce sont presque entièrement des exportations de poissons et animaux marins qui sortent à 100 % par voie routière.

Deuxièmement, un peu plus de trois millions de dollars d'aliments divers et de préparations d'aliments sont détournés par les Maritimes par voie routière. Ce sont à 96 % des légumes et préparations de légumes.

7.4.2 Le détournement via les Prairies

Le détournement total via les frontières des provinces des Prairies, soit celles de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, est également faible: moins de 23 millions de dollars, soit environ 1 % des exportations canadiennes détournées. Les provinces des Prairies, de par leurs positions centrales et de par leurs structures industrielles ne sont

Tableau 18

PRINCIPALES EXPORTATIONS OUTRE-MER DÉTOURNÉES PAR LES PROVINCES MARITIMES
Marchandises générales
1981

Description des produits*	Valeur du détournement (,000 $)	Pourcentage du détournement par les provinces Maritimes	Part relative régionale dans le détournement total du produit	Répartition par mode 100 %	
				Rail	Route
1 Poissons, viandes et préparations de viande	18 474,5	68,62	8,40	0,0	100,0
4 Aliments divers et préparations d'aliments	3 188,1	11,84	4,68	0,2	99,8
12 Produits chimiques et produits connexes	1 943,4	7,22	1,13	98,2	1,8
9 Bois et papiers	1 597,5	5,93	1,42	98,5	1,5
Total	25 203,5	93,61			

* Le numéro de la classe des produits précède la description de ces derniers.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

Tableau 19

PRINCIPALES EXPORTATIONS OUTRE-MER DÉTOURNÉES PAR LA FRONTIÈRE DES PRAIRIES
Marchandises générales
1981

Description des produits*	Détournement (,000 $)	Pourcentage du détournement via les Prairies	Part relative régionale dans le détournement total du produit	Répartition par mode 100 %	
				Rail	Route
15 Machinerie industrielle	11 464,7	49,95	4,94	1,3	98,7
17 Matériel de transport	2 610,4	11,37	0,47	0,0	100,0
16 Machinerie agricole	1 791,0	7,80	12,30	0,0	100,0
12 Produits chimiques et produits connexes	1 614,2	7,03	0,94	2,0	98,0
21 Meubles et accessoires ménagers et de bureau	1 007,3	4,39	0,94	1,5	98,5
14 Métaux non ferreux	906,5	3,95	0,84	6,6	93,4
Total	19 394,1	84,49			

* Le numéro de la classe des produits précède la description de ces derniers.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des industries de transport à partir de tabulations spéciales produites par Statistique Canada, Division du commerce extérieur.

pas génératices d'un flux abondant de produits détournés via leurs frontières.

Le tableau 19 présente les six principales classes de produits détournés par les Prairies. Les produits appartenant au groupe IV (machinerie industrielle, agricole et matériel de transport) sont de loin les plus importants. Ils comptent pour plus des deux tiers de ce détournement.

La machinerie industrielle constitue la moitié du détournement par les Prairies (11,5 millions de dollars, en presque totalité des équipements et machines spéciales). Le matériel de transport est la deuxième catégorie de produits détournés avec 2,6 millions de dollars dont 80 % sont des véhicules routiers à moteur. La machinerie agricole représente une valeur détournée de 1,8 million de dollars et 90 % de cette valeur sont des tracteurs agricoles. Finalement, comme on peut le constater au tableau 17, la quasi totalité des marchandises détournées via les Prairies sont acheminées par voie routière.

Chapitre 8

ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION SUR LES PHÉNOMÈNES DE DÉTOURNEMENT

Ce chapitre a pour objectif d'identifier le cadre général des facteurs à l'origine du détournement, c'est-à-dire de dresser un inventaire des éléments entrant en compte dans la détermination de l'acheminement des marchandises et pouvant s'appliquer au phénomène du détournement.

8.1 Introduction

La recherche des routes et itinéraires de transport constitue une des facettes de l'analyse de la nature et de la structure des flux internationaux de marchandises. Il s'agit de comprendre la projection spatiale des trafics engendrés par les commerces extérieurs. Pour ceci, il faut identifier les agents économiques dont les plans et décisions sont à l'origine des choix de routes. L'unité première est évidemment l'expéditeur, l'agent économique qui vend son produit sur un marché étranger et demande un service de transport à cet effet. Cette demande dérive de la décision de l'agent économique d'exporter ou d'importer des biens. En ce sens, puisque l'échange du produit conditionne l'origine et la destination, localisations du vendeur et de l'acheteur, la responsabilité initiale pour la détermination des routes de trafics appartient théoriquement au chargeur ou au receveur. Le contrôle de la route retenue pour le transport peut dépendre en partie du résultat de la négociation entre le vendeur et l'acheteur (termes de vente).

Mais les choix que pourront faire les deux partenaires commerciaux, ou leurs représentants, dépendent des services disponibles du côté de l'offre de transports. Le mouvement international des marchandises implique un

système de transport complexe dont tous les éléments constituent une structure économique particulière: l'industrie du transport international, caractérisée par la nature très diverse des activités impliquées. Si l'on prend pour exemple le système de transport maritime international, on distingue les transporteurs terrestres desservant les ports nationaux. Ces ports rassemblent une variété très large de facilités: entreposage, manutentions, quais, etc. Les marchandises sont chargées sur les navires des transporteurs océaniques. Enfin on utilisera les services disponibles à un port ainsi qu'un transporteur intérieur à l'étranger.

Certains agents économiques sont directement impliqués dans le déplacement physique des biens (transporteurs). D'autres participent à ce que l'on peut définir comme les activités de support, connexes au transport mais indispensables (manutention) et complexes (ports). La manière dont chacun de ces agents combine les facteurs de production propres à son activité peut varier considérablement selon les lieux et les situations. Les caractéristiques des services disponibles répondent à une logique correspondant aux plans et décisions de ces producteurs de services et ont une incidence importante sur l'orientation que prennent les flux de marchandises.

Dans l'ensemble du marché des services de transport, l'interdépendance entre les stratégies de l'offre et celles de la demande est profonde. Pour prendre un exemple classique mais qui intéresse directement le phénomène des détournements, il est difficile de trancher sur le fait de savoir si la fréquence des navires crée les courants de marchandises ou si l'afflux de marchandises conduit les compagnies maritimes à desservir un port ou mettre un service en fonction.

On se situe ici au niveau microéconomique c'est-à-dire au niveau des décisions d'unités économiques individuelles (demandeur de transport, firme de transport). Que ce soit du côté du chargeur et du destinataire ou du côté des firmes productrices de services de transport, les choix sont issus de la confrontation des offres et des demandes sur le marché des services de transport. À ce niveau, déceler "la logique des choix" des

intervenants sur ce marché permet d'expliquer la nature et l'orientation des flux observés.

Un autre point est que l'ensemble de l'activité liée aux transports internationaux est en relation étroite avec un environnement plus global qui est de nature à modifier les mécanismes de marché. On peut définir cet environnement comme l'ensemble des facteurs institutionnels propres aux systèmes économiques et aux états auxquels appartiennent les unités économiques individuelles.

Il ne s'agit plus d'unités simples comme les firmes mais plutôt d'unités complexes comme les groupes, les secteurs d'activité, les états, les ensembles supranationaux. Ces agents orientent leurs plans et décisions en fonction d'une autre logique que celle des unités individuelles. Les états ont des impératifs et des stratégies qui sont d'ordre macroéconomique. À titre d'exemple une politique portuaire globale d'un pays est susceptible de modifier les choix de routes des chargeurs ou des transporteurs dans une perspective d'intérêt national qui n'est pas nécessairement celui d'un agent économique pris individuellement. Comme il a été précisé dans l'introduction, c'est à ce niveau d'analyse qu'apparaît la notion de détournement de trafic. Le choix des agents importateurs ou exportateurs, unités économiques individuelles, engendre un phénomène macroéconomique dépassant le cadre d'activité de ces agents. L'orientation particulière d'un trafic peut être un gain pour une nation ou une partie de la nation, ou à l'inverse, une perte.

Il ressort de ce qui vient d'être exposé que l'explication des trafics détournés devrait passer par: (a) l'identification et la recherche des motivations des partenaires agissant sur le marché des transports (aspect microéconomique); (b) l'identification des agents et des facteurs objectifs constituant l'environnement dans lequel évoluent les unités économiques impliquées dans le choix des routes; (c) les conséquences macroéconomiques du phénomène qui est la résultante des interactions entre le jeu des unités économiques individuelles et le jeu des unités complexes formant l'environnement du marché des transports internationaux. On se limitera dans

les sections suivantes à certains aspects touchant le point (a); les points (b) et (c) dépassent largement le cadre de cette étude.

8.2 Éléments d'analyse ayant trait à la demande: les chargeurs

L'étude des facteurs de détournement issus de la demande est une partie de la recherche des caractéristiques de la demande de transport. Ce type d'analyse vise à établir un rapport entre les choix des utilisateurs de transport et les caractéristiques d'expédition, de production, de commercialisation propres à ces utilisateurs. Le choix de la route est une conséquence du choix du mode et du transporteur. D'un côté, il existe un marché du transport international présentant un certain nombre de caractéristiques. Le but de cette section est de décrire certains facteurs intervenant sur les choix des demandeurs face à ce marché.

8.2.1 Facteurs influençant la stratégie des chargeurs

Un autre élément important du côté de la demande est de connaître la structure industrielle des secteurs impliqués dans le commerce international. La dimension des entreprises, leur chiffre d'affaires à l'exportation, leurs caractéristiques d'organisation et de production sont des facteurs influençant substantiellement le comportement commercial et la stratégie utilisées face aux problèmes de transport. À chaque secteur productif correspondent des caractéristiques d'expédition et de transport dépendantes de la nature des marchandises et du marché auquel elles sont destinées. La "logique des choix", la manière dont le chargeur évaluera les coûts et les services, dépend fortement des caractéristiques propres au secteur productif auquel il appartient.

On trouve quelques éléments intéressants à ce sujet dans une étude de Trevor D. Heaver[31]. Il note qu'en général les firmes pour lesquelles le commerce outre-mer est important ou constitue un élément important de leur chiffre d'affaires exercent plus de contrôle sur les routes qu'empruntent leurs marchandises. À l'opposé, les firmes qui ont un commerce outre-mer limité n'ont pas d'expérience en matière de transport international et

recherchent avant tout à minimiser les problèmes à ce sujet. L'auteur donne en exemple le cas de grandes firmes qui emploient volontairement plusieurs transporteurs desservant soit Vancouver soit Seattle afin de maintenir une certaine flexibilité dans leur choix de route. Ceci leur permet aussi d'avoir un pouvoir de négociations plus large avec les transporteurs. Il se peut aussi que ces entreprises choisissent des routes moins économiques, mais dans l'optique de disposer d'une meilleure qualité globale de services à long terme. Par contre, une autre observation soulevée par Trevor D. Heaver, est que les petites firmes peu informées sur les services de transport peuvent être influencées plus par des impressions de "réputation générale" que par un examen précis de l'offre des services.

Dans ces exemples, c'est la taille des entreprises et l'expérience en matière de transport qui est en jeu mais de nombreux autres éléments interviennent aussi dans le choix du chargeur. L'optimum "coût/service" évalué par le chargeur varie suivant les marchandises (valeurs unitaires, contraintes techniques, impératifs de productions, urgence d'expéditions, etc.). D'autre part l'expéditeur doit considérer un ensemble de facteurs plus large que les simples coûts de transport. Il doit relier les questions de transport à l'ensemble du processus de production. Par exemple, il pourrait être prêt à accepter un coût global de transport plus élevé si cela contribuait à améliorer la position de son produit sur un marché étranger grâce à une plus grande rapidité ou autre critère de qualité du service.

Le choix des routes et des transporteurs dépend de l'ensemble de ces décisions individuelles dont les motivations sont très diverses. Ces décisions peuvent effectivement être des choix rationels (recherche du maximum d'utilité pour le minimum de coût), mais peuvent aussi être le fruit de conditionnements dûs aux habitudes, au milieu, au niveau d'information.

La manière dont s'orientent les flux dépend naturellement des conditions de l'offre mais aussi d'un ensemble de comportements assez complexes. Comme le note Trevor D. Heaver, il n'est pas nécessaire que "les idées du chargeur ou du receveur soient correctes; ils prennent leurs décisions sur ce qu'ils croient être vrai"[32]. On peut faire un inventaire

des différences de services, de coûts et de qualité entre différents ports ou transporteurs, mais il s'avère plus difficile de prévoir et de distinguer la manière dont réagissent les demandeurs de transport. "Le choix du chargeur ne dépends pas toujours d'un simple compromis entre des coûts facilement mesurés et des considérations de service"[31].

Le choix de routes détournées est en partie la résultante des stratégies des différents chargeurs face aux marchés extérieurs. Ces stratégies sont liées à l'ensemble du comportement commercial des firmes, lui-même déterminé par la nature et le volume des productions destinées au marché international. Le degré d'implication dans la maîtrise des transports et les caractéristiques des calculs économiques individuels sont susceptibles d'être l'explication de certains trafics détournés. Toutefois, on ne peut conclure que les détournements sont le seul fait de la volonté des expéditeurs. Surtout en ce qui concerne les trafics de marchandises générales, la structure de l'offre de services de transport et de services connexes jouent un rôle tout aussi important dans la détermination des routes.

8.2.2 Importance des termes de vente

De façon générale, le vendeur, l'acheteur et leurs représentants stipulent de manière contractuelle quelles seront les conditions régissant l'acheminement de la marchandise. L'accord entre ces partenaires en matière de transport est souvent une partie intégrante du contrat commercial global. On y définit la répartition des responsabilités entre le vendeur et l'acheteur en ce qui concerne l'organisation, le contrôle et le paiement des différentes étapes du transport. Des contrats 'standards' ou uniformisés, tel que les Incoterms[33] développés par la Chambre de commerce internationale, sont souvent utilisés dans les échanges internationaux. L'élément important dans ces termes de vente est que, généralement la responsabilité de l'organisation du transport (et notamment la détermination de l'itinéraire de transport) appartient à la partie au contrat qui en paye les coûts afférents. Ces termes de vente vont donc spécifier si c'est l'exportateur national ou l'importateur étranger qui va payer et ainsi avoir la responsabilité du

transport et par la même occasion la responsabilité du choix de la route. Il existe plusieurs types de termes de vente standarisés, les plus communs étant les C.A.F. (coût, assurance, fret) et les F.O.B. (franco bord).

Quand les marchandises sont exportées sur une base F.O.B., cela signifie que le prix conclu avec l'acheteur étranger s'entend marchandise livrée à bord du navire désigné par l'acheteur, au port d'embarquement convenu. L'acheteur s'occupe de réserver un espace sur le navire et paye toutes les dépenses occasionnées à partir du moment où la marchandise est à bord du navire. Donc sur ce type d'export, l'acheteur a la maîtrise du choix de la route maritime et du choix du port de chargement. Le choix du port est théoriquement négocié entre les parties, mais dans les cas F.O.B. le pouvoir de négociation de l'acheteur est supérieur puisqu'il paie la majeure partie de l'acheminement. D'autre part même si le contrat ne stipule pas le port (par exemple F.O.B. New York), le navire est nommé par l'acheteur et il se peut que celui-ci ne fasse escale que dans un port étranger. Le type de contrat commercial peut donc être substantiellement un facteur de détournement.

Il faut considérer le fait que les motivations du partenaire étranger dans le choix des services sont plus influencées par la perception des économies qu'il peut réaliser que par son souci d'employer les services portuaires du pays de son partenaire ou contrat. Par exemple, il peut se trouver que le partenaire étranger importe aussi des produits américains et dans ce cas désire grouper toutes les expéditions à partir d'un port américain pour bénéficier des avantages d'un envoi plus important.

Il ne faut pas oublier d'autre part que le choix du partenaire étranger est influencé par des contingences institutionnelles propres au pays ou au système économique dans lequel il est résident. Par exemple, les pays socialistes imposent souvent par le biais de leur bureau central d'achat que leurs contrats d'importation soient signés "F.O.B." et que leurs contrats d'exportation soient signés "C.A.F". Dans ces cas, le partenaire étranger a relativement peu de maîtrise sur le transport et la route.

Des éléments que l'on vient de traiter, il ressort que, pour une certaine part des échanges, les détournements ont pour origine le choix du partenaire commercial étranger. Mais un contrat commercial laissant la maîtrise des transports à l'acheteur ou au vendeur étranger ne signifie pas forcément que les marchandises sont détournées. Un exportateur canadien sous contrat C.A.F. peut fort bien expédier ses marchandises par un port américain. L'étude des termes de vente employés pour les exportations et les importations canadiennes en liaison avec les données sur les trafics détournés permettrait probablement une meilleure compréhension du phénomène, notamment sur le point suivant. Est-ce que le détournement par un port ou un aéroport étranger est plus fréquent quand le choix de route est sous la responsabilité du partenaire étranger? Il est certain qu'un certain nombre de détournements ont pour origine les exigences du contractant étranger, mais on ne sait pas si ceux-ci sont plus fréquents que lorsque c'est le contractant canadien qui a la maîtrise des transports. Ceci revient à savoir si la "logique des choix" en matière de route est très différente suivant la localisation étrangère ou non du décideur. Pour obtenir un résultat de cette nature, il faudrait comparer les caractéristiques du détournement par classe et catégorie de produits et les types de termes de vente généralement utilisés pour l'exportation ou l'importation de ces produits.

Un document de travail de la Commission canadienne des transports[34] publié en 1980, décrit les contrats de vente ou d'achat utilisés pour les exportations et importations canadiennes outre-mer par groupe majeur de produits. Bien que l'à-propos des résultats de cette étude puisse être limitatif, en raison de l'année de référence (1972) et de la nature des données (échantillonnage, classification, etc.), un résultat n'est pas moins remarquable: les exportations de produits finis s'opéraient à près des trois quarts sous des contrats "F.O.B. origine" ou "F.O.B. port de sortie"[35]. Sans préjuger sur le lien entre les deux phénomènes, il est intéressant de noter que c'est ce groupe de produits qui s'avère dans la présente étude comme le plus détourné. Une recherche actualisée sur les pratiques commerciales pourrait permettre de préciser si réellement, pour certains types d'exportations de marchandises générales, on observe une corrélation

significative entre le pourcentage détourné et l'emploi de certains types de contrat de vente ou d'achat.

8.3 Éléments d'analyse ayant trait à l'offre de services de transport et services connexes

C'est le fait que l'offre de services de transport et connexes soit internationale, c'est-à-dire concernant une demande aussi bien nationale qu'étrangère, qui permet l'existence de routes détournées. Les marchandises outre-mer canadiennes sont détournées via les États-Unis et vice-versa parce que les exportateurs ou importateurs ont la possibilité d'un choix entre services nationaux et non-nationaux sans tenir compte de la frontière à franchir. Ce qui va déterminer ce choix, ce sont les différences de coût, de qualité, d'utilité globale pour les chargeurs, entre les services localisés dans un pays et ceux localisés dans l'autre. Ces différences peuvent provenir de caractéristiques propres aux industries productives de services de transport ou être spécifiques au pays dans lequel ces industries opèrent. Tous les intervenants de l'offre de services de transport et connexes sont susceptibles d'être impliqués dans la manière selon laquelle s'orientent les flux. On examinera donc les principaux éléments reliés à l'offre et susceptibles d'être des facteurs de détournement.

8.3.1 Les transporteurs internationaux

L'explication la plus simple du trafic détourné peut se situer au niveau des transporteurs internationaux. Si au départ du Canada, il n'existe aucun service pour un certain nombre de destinations, il n'est plus question de choix pour le chargeur canadien sur ces destinations; ses marchandises devront être expédiées via les États-Unis. Il est très probable que certaines destinations outre-mer ne justifient pas un service de lignes régulières à partir de ports canadiens. La décision des transporteurs de ne pas inclure le Canada pour ces destinations particulières, en raison notamment de l'insuffisance des trafics à l'importation et à l'exportation, détermine directement le détournement. Il serait intéressant de mesurer le volume et la valeur des détournements qui auraient pour origine l'absence de

services maritimes adéquats, afin d'estimer l'importance de ce facteur pour l'ensemble des exportations détournées. Une telle étude nécessiterait un examen, tant du côté canadien qu'américain de l'offre de services maritimes pour l'ensemble des ports concernés et pour une destination outre-mer donnée.

En simplifiant les caractéristiques de la demande, on peut supposer que l'objectif du chargeur est de minimiser le coût total du transport c'est-à-dire, la somme des coûts du transport intérieur, de la manutention et du transport océanique. Théoriquement, la demande ira vers le port où les frets océaniques pour une destination donnée seront les plus faibles. On peut penser dès lors qu'il suffit d'observer les différences de tarifs offerts pour les transporteurs au départ de ports nationaux et ceux au départ de ports étrangers pour expliquer le détournement de trafic. Ce raisonnement est très réducteur et ne tient pas compte de nombreux éléments. Notamment, la simple comparaison de tarifs publiés ne reflète pas la complexité de ce que couvrent les tarifs (les surcharges, les pratiques d'absorption des coûts portuaires, les révisions fréquentes, etc.).

D'autre part, ces tarifs s'appliquent aux marchandises provenant du/ou destinées au pays du port desservi, mais pas forcément aux marchandises provenant d'un pays tiers et qui sont en transit ("through bill of lading"). Or ces marchandises constituent principalement du détournement. Il peut certes exister des différences dans les tarifs port à port sur une même destination. Le transport maritime sur les lignes d'Atlantique nord est le cadre d'une compétition intense. Conférences et non-conférences s'affrontent pour maintenir ou gagner des parts de marché. La complexité de cette compétition et les changements rapides qu'elle engendre sur l'offre de transport font que des différences tarifaires d'un pays à l'autre sont susceptibles de se produire mais aussi de varier rapidement. Par exemple, l'arrivée d'un "outsider" sur le marché, offrant un service port à port plus attrayant peut provoquer un détournement. Mais pour quelle durée ce service se maintiendra-t-il? Quelle sera la vitesse de réaction des conférences?

Le fret océanique port à port n'est qu'une partie des coûts totaux pour le chargeur et en second lieu il n'est que partiellement significatif

des différences de qualité entre les services offerts, notamment dans le contexte du transport intermodal.

Il faut prendre en compte les changements d'ordre technique intervenus dans l'offre de transport international. La conception même de la chaîne de transport s'est modifiée parallèlement à la conteneurisation. Il ne s'agit plus de la simple addition de différents services de transport, mais d'un concept total intégrant tous les éléments de la chaîne de distribution. La nécessité d'accompagner le progrès technique dans les transports d'un progrès dans la coordination de tous les éléments nécessaires à la circulation des marchandises peut expliquer cette évolution. Le degré de coordination atteint devient l'enjeu premier tant pour les chargeurs que pour les offreurs de service. En effet, l'expéditeur demande de plus en plus un service global de transport de l'origine à la destination. Traditionnellement, l'offre de transport se présentait sous la forme de plusieurs services modaux indépendants et cette indépendance mutuelle rendait difficile la coordination des modes au sein d'un système global. Bien que l'offre de services de transports se présente encore sous une forme segmentaire, l'évolution s'effectue rapidement vers une offre d'un "système de transport" (transport intermodal) sur une base porte-à-porte, c'est-à-dire incluant les services avant et après le transport maritime port à port. Les incidences de ce phénomène sur le transport routier sont importantes et variées.

Ainsi, la différence d'un pays à l'autre dans la capacité d'offrir des services complets et efficaces porte-à-porte, aussi bien aux chargeurs nationaux qu'aux chargeurs étrangers, peut, semble-t-il, être plus déterminante que les différences de tarifs port à port d'un pays à l'autre pour une même destination. En effet, l'avantage pour le chargeur porte sur l'ensemble de la chaîne de transport. Des services de transport port à port qui seraient favorables pour un chargeur peuvent être annihilés par d'autres charges telles que celles du transport intérieur et des services connexes. Cette capacité d'offrir des services porte à porte par certains transporteurs opérant au Canada a été souvent mentionnée comme un des facteurs à l'origine du détournement de marchandises américaines via le Canada notamment, dans le cas des trafics américains en provenance du Mid-West américain.

L'offre de services complets est à relier avec les impératifs d'organisation des transporteurs maritimes. Pour des raisons d'ordre économique, les lignes transocéaniques de conteneurs ont besoin de concentrer leurs dessertes. D'autre part, pour optimiser les avantages du système de cargaisons unitaires, il faut un volume significatif et constant de fret permettant un emploi optimal des navires. Ceci se réalise par le développement de réseaux intérieurs de distribution et de collecte des cargaisons, de manière à assurer une pénétration maximum dans les hinterlands. Cette pénétration implique une maîtrise et une coordination des différentes étapes de l'acheminement intérieur des marchandises. Elles sont obtenues par la prise en charge du transport sur la totalité de la chaîne de transport et donc de la route. Ainsi, le choix du chargeur va se réaliser sur le coût et la qualité de ce service total et non plus sur le coût et la qualité de chaque étape du transport prise séparément. Par ce processus le choix du port devient de plus en plus du ressort du transporteur, tandis que le chargeur va choisir le transporteur et non le port.

Les stratégies des offreurs de transport en vue de présenter des tarifs porte à porte compétitifs sont donc déterminantes dans le choix de l'acheminement des marchandises. Les transporteurs cherchent à réduire leurs coûts d'exploitation en vue d'être capables de présenter des tarifs compétitifs. Un des éléments de ce coût est le transport intérieur. Si le transporteur maritime peut, à partir d'un port, avoir la possibilité de collecter et d'expédier les marchandises dans un hinterland assez vaste grâce à une maîtrise des coûts intérieurs, il concentrera ses activités sur ce port. Cette maîtrise des coûts intérieurs peut se faire par l'intégration de ces services dans les activités mêmes de la firme ou par la possibilité de sous-contracter ces services à des entreprises tierses. Quelle que soit la formule, ces coûts sont intégrés dans le prix total d'exécution du service de transport international offert au chargeur.

Cette évolution a des conséquences directes sur les phénomènes de détournement. Les trafics se concentrent sur un plus petit nombre de ports dont les hinterlands sont beaucoup plus vastes en raison de la recherche de fret plus éloigné. Pour les ports situés sur une même façade maritime comme

ceux de la côte est nord américaine, l'interpénétration des hinterlands se trouve renforcée.

La compétition entre ports devient dépendante de la compétition entre les transporteurs qui y sont localisés. Ces transporteurs ont besoin de recruter du fret en dehors de "l'hinterland naturel" du port devenu trop étroit. Il en résulte que le port qui a les transporteurs les plus efficaces dans l'offre d'un système de transport intermodal est susceptible d'attirer du trafic traditionnellement destiné à un autre port. On cite souvent le cas de la Cast North America établie à Montréal comme l'exemple type de compagnie maritime ayant atteint cette efficacité[36].

Cependant, il ne faut pas conclure que les détournements sont entièrement dûs à la nature de l'offre. De plus toutes les exportations outre-mer ne sont pas nécessairement intermodales; c'est-à-dire transportées par au moins deux modes de transport différents et en vertu d'un contrat unique[37]. Beaucoup de mouvements sont encore unimodaux.

La souplesse des déplacements intérieurs est moins grande pour les marchandises non conteneurisées et celles transportées en vrac. Pour ces dernières les changements de modes, les stockages, etc., sont plus onéreux. Le chargeur, l'armateur ou l'auxiliaire de transport a moins la faculté de réagir face aux conditions du marché ou aux contraintes éventuelles en modifiant son choix de route, en décidant d'emprunter un port plutôt qu'un autre ou encore, un port étranger plutôt qu'un port national. Le conteneur, au contraire, élargit la diversité des options possibles.

8.3.2 L'offre de services de transports aériens

L'analyse des flux de marchandises canadiennes exportées via les États-Unis laisse percevoir, pour certaines marchandises, que le détournement est probablement constitué de cargaisons destinées à être expédiées par voie aérienne[38] (chapitre 5).

Pour certaines marchandises dites finies à haute valeur unitaire des groupes IV et V, la recherche de facteurs explicatifs du détournement devrait donc s'orienter du côté de l'offre et de la demande de services de transports aériens. En ce qui concerne la demande, les divers éléments à prendre en compte (les termes de vente et les différents facteurs influençant la stratégie des chargeurs) sont probablement de même nature que ceux à rechercher dans le cadre de détournements maritimes.

Par contre, l'organisation du transport aérien international de fret présente des caractéristiques spécifiques qui impliquent une analyse différente des facteurs de détournement sur le plan de l'offre. Les conditions d'opération des compagnies aériennes, les types de services disponibles aux États-Unis et au Canada, les différents tarifs offerts, les stratégies des transporteurs aériens dans le choix des aéroports, le cadre institutionnel propre au transport aérien sont parmi ces facteurs à rechercher.

De même que pour le transport maritime, il peut donc s'avérer que des détournements aériens se produisent régulièrement en fonction d'un ensemble de facteurs structurels qui restent à évaluer. Ces détournements peuvent être aussi conjoncturels. À titre d'exemple, des réductions de tarifs aériens pour le fret en 1982, au départ de New York, sur certaines routes européennes, ont incité certains chargeurs canadiens à expédier leurs marchandises via les États-Unis[39]. La constatation selon laquelle une partie des flux de marchandises détournées est constituée de cargaisons destinées à être expédiées par voie aérienne constitue un élément intéressant dans la mise sur pied d'un cadre de travail sur les facteurs de détournement. Il apparaît donc justifié de chercher à distinguer les détournements aériens des détournements maritimes. L'analyse menée au niveau maritime doit être également complétée au niveau du système international de transport du fret aérien.

Enfin, il est possible que ces deux champs de recherche ne soient pas totalement indépendants. Pour des produits compris dans un certain éventail de valeurs unitaires, une compétition intermodale entre le transport

maritime et le transport aérien peut s'exercer[40]. On peut émettre l'hypothèse que si une telle compétition existe au niveau national, elle peut exister au niveau international.

8.3.3 Les auxiliaires de transport

Les transporteurs ne sont pas les seuls agents impliqués dans l'offre de services de transport. L'ensemble des activités liées à la distribution et à la collecte du fret implique deux autres grands secteurs de services: les auxiliaires de transport et l'ensemble des producteurs de services constituant les communautés portuaires.

Les auxiliaires de transport assurent, entre autres tâches, un contact entre l'offre et la demande de transport et ainsi jouent un rôle très important dans le choix des routes. Le secteur des auxiliaires de transport comprend principalement les courtiers, les agents maritimes et les transitaires. Ces intermédiaires peuvent être de simples mandataires ou être responsables de l'organisation de toute la chaîne de transport, y compris le transport international. Les transitaires peuvent être des firmes indépendantes agissant pour le compte de l'armateur ou du chargeur. Les armateurs tendent à reprendre certaines tâches des transitaires (intégration verticale) de même que certains chargeurs importants vont parfois jusqu'à être armateurs. Les transitaires exercent souvent des activités de conception, des activités physiques (entreposage, groupage, etc.), administratives (formalités douanières, assurances, etc.) et financières (paiement du fret).

Ces quelques éléments illustrent la complexité, mais aussi la position stratégique de ce secteur d'activité. Quand le transitaire agit pour le chargeur, il sélectionne ou conseille le chargeur sur les routes et les transporteurs. Quand il agit pour le transporteur (aérien ou maritime), il est le maillon clé, car de lui dépend le remplissage de l'avion ou du navire. Enfin quand il ne fournit que des services partiels, le coût et la qualité de ces services influent sur l'efficacité totale d'une route choisie. L'étude des structures, des pratiques, de l'évolution des transitaires, tant

au niveau canadien qu'au niveau international peut être un apport efficace dans l'explication des trafics détournés.

8.3.4 Les ports et aéroports

Points de transbordement entre le transport international et le transport intérieur, les ports et aéroports rassemblent un ensemble de facilités techniques nécessaires à ce transbordement, mais constituent aussi un regroupement d'activités commerciales et industrielles. La disponibilité et la qualité des facilités portuaires et des différents services localisés dans ces ports ou aéroports intéressent autant le chargeur que le transporteur. Chaque port dessert un hinterland et un hinterland commun à plusieurs ports met les services de ces différents ports en situation concurrentielle. La comparaison entre la diversité, le niveau et les coûts des services des ports nationaux et ceux des ports étrangers peut indiquer certaines origines du détournement. Mais il faut différencier les services qui sont littéralement portuaires (c'est-à-dire le cadre physique: digues, quais, installations diverses), de ceux qui se localisent dans le port (transitaires, transporteurs, agents divers) et constituent ainsi la communauté portuaire. Même si le cadre physique joue un rôle dans la compétition interportuaire, ce sont avant tout les stratégies des agents actifs localisés dans le port, qui déterminent les choix portuaires. L'efficacité globale d'un port est la résultante de l'efficacité des différents producteurs de services qui y travaillent. Il existe certes une communauté d'intérêts pouvant se résumer dans l'accueil pour le port d'un optimum de trafic en volume et en qualité. Suivant les différents cas d'organisations institutionnelles des ports, il peut y avoir une gestion, un plan d'orientation des activités d'un port dans une optique régionale ou nationale. L'efficacité de la coordination des choix d'investissements portuaires est un élément de l'efficacité globale. La présence de terminaux à conteneurs conditionne évidemment l'utilisation d'un port par les chargeurs et les transporteurs.

Mais pour des ports comme ceux de la façade est de l'Amérique du Nord et pour des marchés de services comme le trafic conteneur, il semble

difficile de placer la compétition sur les avantages géophysiques ou sur les facilités portuaires offertes. Des différences peuvent exister et il est utile de rechercher comme par exemple, le niveau de redevance portuaire, le degré d'encombrement, la facilité de connexion avec les transports terrestres et les marchés intérieurs. Mais le choix portuaire va dépendre avant tout de de la qualité et du type de services offerts par les agents localisés dans ces ports et des réactions de la demande face à ces services. Le port joue dans la compétition dans la mesure où il attire ou facilite les services. S'il a un rôle actif à ce niveau, par exemple en étant moins coûteux d'utilisation pour les transporteurs, il attire des transporteurs donc du trafic. À moyen ou long terme, les stratégies des ports influent sans doute sur les routes. Un investissement massif en facilités diverses dans un port peut attirer de nouveaux services qui génèreront du fret et possiblement du fret traditionnellement expédié par un port concurrent. Mais à court terme et à partir du moment où le nombre et la qualité des facilités offertes tend à s'uniformiser entre ports, ces derniers ne sont qu'indirectement impliqués dans le choix des routes. Plus particulièrement pour le trafic conteneurisé, le port n'est plus forcément une partie contractante dans l'opération d'expédition d'une marchandise. Le chargeur ou son représentant négocie avec un transporteur un contrat d'acheminement complet de ses marchandises. Ainsi, à titre d'exemple, un détournement de marchandises en provenance du Québec via le port de New York serait probablement plus dû à une offre plus compétitive d'un service combiné de transport international de la part d'un transitaire ou d'un transporteur, qu'à une évaluation précise du chargeur sur les avantages comparatifs de Montréal vis-à-vis du port de New York. Il n'en demeure pas moins que pour les marchandises générales non-conteneurisées et lors d'acheminements conventionnnels (non intermodaux), le coût et la qualité des services portuaires peuvent encore être un élément déterminant du choix d'une route.

8.4 Importance du cadre institutionnel

L'identification et la recherche des motivations des différents agents impliqués dans l'acheminement des marchandises doivent être complétées par une analyse plus large touchant l'ensemble des facteurs institutionnels.

Les plans et décisions des unités économiques exerçant dans le commerce international et dans l'activité du transport qui en dérive sont en partie conditionnés par un environnement d'institutions et de politiques qui modèle le champs d'action de ces unités. Les phénomènes de détournements sont à relier à une analyse plus large touchant l'ensemble des facteurs institutionnels, notamment les domaines ayant trait à l'organisation des secteurs d'activité, aux caractéristiques d'action des états, et au contexte des échanges internationaux. Bernhard J. Abrahamson[41] note l'importance du cadre institutionnel dans toute recherche sur les transports et systèmes de transports. Il remarque la complexité de ce type de recherche due au nombre de facteurs à prendre en compte. Les institutions nationales et internationales influencent le transport et les activités connexes. À titre d'exemple, on cite souvent comme facteurs de détournements les différences de coûts dans la manutention d'un port à l'autre. Dans ce cas il faut alors étudier l'organisation de ce secteur, les réglementations de travail, les pratiques syndicales, etc. Un autre facteur régulièrement invoqué est la différence de législation entre états vis-à-vis des transporteurs maritimes, notamment le fait que certains pays imposent moins de contraintes réglementaires que d'autres. On se situe ici dans le cadre d'une analyse juridico-économique faisant appel à des principes de droits nationaux et internationaux. Il faut noter aussi que les détournements sont des phénomènes qui touchent différemment les groupes ou institutions impliquées. Pour un exportateur c'est peut-être un avantage: un coût moindre du transport lui permet de mieux placer son produit sur les marchés mondiaux. Pour la communauté portuaire qui perd un trafic, le détournement est un disfonctionnement qui doit être rectifié. Pour un transporteur maritime, il peut s'agir d'une rationalisation de son système de desserte. Chaque groupe d'intérêts ainsi formé défend ses positions. La difficulté est d'évaluer les pertes et gains pour chacun des partenaires. Les états doivent tenir compte de ces différents enjeux et leurs réactions vis-à-vis du problème de détournements prennent souvent un caractère dépassant largement le cadre de l'analyse économique. D'autre part les états ont des préoccupations propres comme l'équilibre de la balance commerciale nationale. L'évaluation des gains et pertes en achats de services nationaux ou étrangers dûs aux détournements est un problème complexe et peu étudié jusqu'à présent.

Le phénomène de détournement est un domaine où le juridique, l'économique et la politique se chevauchent profondément et qui demande ainsi une approche à la fois empirique et pragmatique. Les quelques exemples soulevés dans ce chapitre illustrent la complexité du phénomène et l'étendue du champ d'étude à approfondir.

LISTE DES RENVOIS

1. Il se peut aussi que la situation suivante se présente: le fret maritime à l'importation arrive par un port étranger et y transite (alors que ce fret aurait pu arriver directement dans le port national), pour être ensuite acheminé par le même mode dans un port national. Il s'agit de services maritimes d'appoint (feeder services) et que certains auteurs dénomment "trafic semi-détourné". Ce type d'acheminement maritime n'implique pas, en dernier ressort, une perte d'activité portuaire pour les ports nationaux; toutefois il modifie la nature des services maritimes disponibles à un port. À titre d'exemple, on peut concevoir qu'un service de ligne desservant uniquement New York, implique le déchargement dans ce port de marchandises canadiennes qui seront ensuite acheminées au Canada par voie maritime.

2. Le terme d'hinterland, synonyme d'arrière-pays est un terme d'origine allemande et est commun aux langues anglaises et françaises. Employé initialement par les géographes, il est utilisé couramment comme concept pour définir les zones dont un port est tributaire. La notion d'hinterland est abordée notamment dans un rapport du Conseil des ports nationaux du Canada. "Foreign Traffic Hinterlands of the Ports of Halifax and Saint-John". Grace L. Powell, Conseil des ports nationaux, Ottawa, février 1968.

3. En ce qui concerne les aéroports le phénomène est semblable. Dans ces cas, la géographie des détournements, tout en étant différente, répond du même principe: une possibilité de choix entre un aéroport national ou étranger. À l'instar de l'hinterland maritime, il se crée une situation compétitive entre les aéroports pouvant prétendre à desservir une même zone indifféremment des frontières internationales.

4. M. Jacques Charlier dans Villes et ports: "Développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral", Second colloque franco-japonais de géographie, publié par le Centre national de la recherche scientifique, Paris, 1979, p. 393-420.

5. Les "Incoterms" ont été élaborés pour la première fois en 1953 par la Commission des pratiques commerciales internationales de la Chambre de commerce internationale. Les Incoterms ont pour objet d'établir des règles facultatives et de nature volontaire qui ont pour but de faciliter et préciser l'interprétation des principaux termes utilisés dans les contrats de vente et de transport international.

6. Georges M. Jones. U.S.-Canada Cargo Diversion: A Century Old Phenomenon, publié dans "Container News", septembre 1972.

7. Statistique Canada, Division du commerce extérieur, catalogue n° 65202, annuel.

8. Un fac-similé de la formule B-13 est donné à l'appendice A.

9. Manalytics Inc., U.S.-Canadian Overseas Trade Diversion. A Report to the Federal Maritime Commission, San Francisco, 1972.

10. La formule B-13 indique les moyens de transports suivant: route, rail, eau, air, autres. Il s'avère que cette dernière mention, autres moyens de transport, le pipe-line et les colis postaux, est essentiellement effective pour les échanges réalisés entre le Canada et les États-Unis.

11. Pour une définition précise du transport en vrac, consulter: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Valeurs unitaires des produits entrant dans le commerce du Canada avec les pays d'outre-mer, Rapport de recherche n° 20-78-01F.

    La liste des produits de vrac à exclure a été spécifiée à partir de la nomenclature à 5 chiffres des produits à l'exportation de Statistique

Canada. On trouvera à l'appendice B la liste complète des marchandises exclues pour l'objectif de la présente étude.

12. Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Détournement du commerce d'outre-mer des États-Unis vers les ports du Canada et du commerce d'outre-mer du Canada vers les ports des États-Unis, rapport n° 34F, mai 1972.

13. Tabulation spéciale non publiée du Conseil des ports nationaux.

14. Jones, Georges M., U.S.-Canada Cargo Diversion: Economics Reasons and Trends, publié dans "Container News", août 1972.

15. Voir appendice C: Nomenclature des marchandises générales.

16. Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, op. cit., renvoi n° 12.

17. MacKinnon, Karen E. A Comparison and Analysis of 1978 Export/Import Container Traffic through the Ports of Halifax and Montreal, University of Dalhousie, Canadian Maritime Transportation Centre (CMTC), 1980.

18. Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Transport multimodal dans le commerce canadien international, Rapport de recherche n° 1982/03F, Ottawa/Hull, 1982.

19. Georges M. Jones, op. cit., renvoi n° 6.

20. Manalytics, Inc. op. cit., renvoi n° 9.

21. Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, op. cit., renvoi n° 12.

22. Commission canadienne des transports: Research Base for Development of or National Container Policy, phase II, vol. 3 (Topics on Container

Transport in Overseas Trade), préparé par Swan Wooster Engineering Co. Ltd., pour le compte de la Direction de la recherche, novembre 1972.

23. Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, op. cit., renvoi n° 18.

24. En effet, le rapport $\frac{det}{exp} \times \frac{Exp}{Det}$ peut également s'exprimer comme:

$$i = \frac{\frac{det}{Det} \times 100}{\frac{exp}{Exp} \times 100} = \frac{det}{Det} \times \frac{Exp}{exp} \qquad (A)$$

À titre d'exemple, pour les produits laitiers, le rapport (1) donné dans le texte résulte en

$$i = \frac{7,99 = \text{\% détourné des produits laitiers}}{12,20 = \text{\% détourné tout produits}} = 0,65$$

et celui donné ci-haut en (A),

$$i = \frac{0,47 = \text{\% du détournement total pour les produits laitiers}}{0,72 = \text{\% des produits laitiers dans les exportations totales}} = 0,65$$

C'est-à-dire, que les deux indices nous donnent le même résultat et sont donc équivalents mathématiquement. L'indice, tel qu'exprimé en (A), évalue l'importance relative du détournement d'une classe donnée de produits par rapport à l'importance relative de cette même classe de produits en termes de la valeur totale des exportations canadiennes. Donc, l'interprétation de ce dernier indice, donné en (A), diffère de celui présenté dans le texte.

25. À l'intérieur des cinq groupes majeurs de produits, certaines classes de produits font exception. Par exemple, dans le groupe III, les bois et papiers sont détournés à plus de 85% par la frontière Pacifique alors que les produits semi-finis sont en moyenne détournés à 27 % par cette même frontière. Ces "exceptions" seront traitées plus particulièrement dans le chapitre suivant. En effet, ces flux de marchandises

caractérisent généralement la composition du détournement pour une frontière particulière.

26. Les autres classes de produits représentant moins de 5 %, prises individuellement, du détournement via l'Ontario. Quant aux classes de produits ne figurant pas au tableau 15, elles sont d'un poids assez faible dans la valeur totale du commerce détourné par l'Ontario, mais constituent tout de même un ensemble de 134 millions de dollars d'exportations détournées. Il se dégage notamment, 22 millions de dollars de produits de fer et d'acier; 18 millions de produits finis divers; 17 millions de boissons et tabacs (le tabac est à l'origine des huit dizième de cette valeur d'exportation détournée); 12 millions de machinerie agricole.

27. Statistique Canada, catalogue n° 61-202, tableau 1, p. 23-29.

28. Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, op. cit., renvoi n° 18.

29. Bernhard J. Abrahamson, International Ocean Shipping: "Current Concepts and Principles", Westview Press, 1980, p. 55.

30. Un exemple de réseau adapté est celui mentionné dans la revue Fairplay, "Jacksonville Wins GM Contract". Il y est mentionné que la General Motors Corporation enverrait, par année, 55 000 tonnes de pièces automobiles provenant de divers points d'Amérique du Nord par le port de Jacksonville en Floride, à destination du Venezuela. Une entreprise d'entreposage contractante avec GM organise l'expédition de cinquante chargements de camions par semaine sur les navires d'une compagnie de transport équipée de navires rouliers (Fairplay, vol. 283, n° 5163, août 1982). Le lecteur pourra également consulter la revue Seaports and The Shipping World du mois de janvier 1984, p. 41. Il y est mentionné que certaines activités, liées à la manutention de pièces automobiles, sont transférées de Saint-John (N.B.) à Jacksonville (Floride). Une étude touchant strictement le transport des véhicules commerciaux a été

préparée par Don R. Allen and Associates; "Transportation of Automobiles, Commercial Vehicules and Parts", Ottawa, Ontario, juillet 1982.

31. Trevor D. Heaver: "The Routing of Canadian Container Traffic through Vancouver and Seattle", Western Transportation Advisory Council, Vancouver, 1975, p. 32-33.

32. Trevor D. Heaver, op. cit., renvoi n° 31.

33. Chambre de commerce internationale, "Règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux: ICC/CCI INCOTERMS", document de référence n° 350, Paris, mars 1980.

34. Commission canadienne des transports, Direction de la recherche. Terms of Shipment in Canadian Overseas Trade: An Information Paper, Document de travail n° 20-80-01, Ottawa/Hull, février 1980.

35. Dans les termes de vente "F.O.B. origine", c'est l'importateur étranger qui a la responsabilité du transport intérieur dans le pays exportateur, donc un contrôle total sur le choix du port. Ce type de contrat comptait pour 50 % de l'ensemble des contrats de vente conclus F.O.B. Pour "F.O.B. port de sortie", il y a négociation sur le choix du port, mais comme on le précise plus haut on peut s'attendre à ce qu'à-priori le choix du partenaire étranger ou de son agent soit déterminant. (Pour plus de détails, consulter CCI INCOTERMS, op. cit., renvoi n° 33.)

36. À ce sujet, il peut être noté que dans les débats sur les détournements, on utilise quelques fois le terme "Cast Cargo Diversion"; ce qui illustre bien que le détournement n'est pas le fait d'un port mais de l'activité des transporteurs. Voir, entre autres, Traffic World, A.A.P.A. Closes Meeting with Attention Fixed on Canadian Cargo Diversion, p. 37, 11 octobre 1981.

37. Pour les exportations canadiennes de marchandises générales transocéaniques, le rapport de la Commission canadienne des transports sur le transport multimodal (1982, renvoi n° 18) indiquait que pour l'année 1979, le transport multimodal concernait près de 40 % des exportations.

38. Au niveau de l'importance du détournement aérien, on ne dispose pas actuellement des données nécessaires pour distinguer la part exacte de la valeur des marchandises qui échappe à l'activité portuaire canadienne de celle qui échappe à l'activité aéroportuaire canadienne. Seules les parts de chaque mode de transport au point de départ américain vers l'outre-mer pour les marchandises canadiennes détournées permettraient une telle évaluation.

39. Financial Post, Atlantic Container Wars Take to the Air, 5 février 1983.

40. Certaines réflexions à ce sujet sont abordées dans le rapport américain: Impact of Cargo Sharing on U.S. Liner Trade with Countries in the Far East and South East Asia, vol. III, Economic Impact of Cargo Sharing, préparé par E.G. Frankal Inc. pour le compte de la Federal Maritime Commission, section 2.3, septembre 1981.

41. Bernhard J. Abrahamson, op. cit., renvoi n° 29.

APPENDICES

Appendice A

B 13 DOUANES CANADA – DÉCLARATION D'EXPORTATION

VOIR LE MÉMORANDUM D32-1 DES DOUANES ET LA CLASSIFICATION DES MARCHANDISES DESTINÉES À L'EXPORTATION QUE PUBLIE STATISTIQUE CANADA

1 EXPORTATEUR

2 N° DU RAPPORT

3 N° DE RÉF. DE L'EXPÉDITEUR

4 PAGE ___ SUR ___ PAGES

5 DESTINATAIRE

6 TIMBRE DU BUREAU PRINCIPAL

RÉEXPORTATIONS – INDIQUER POUR CHACUNE LE PAYS D'ORIGINE DANS LA MARGE GAUCHE

7 PAYS DE DESTINATION FINALE

11 CONDITIONS DE LIVRAISON ET DE PAIEMENT

12 S'IL S'AGIT DE MARCHANDISES ÉTRANGÈRES DANS L'ÉTAT OU ELLES ONT ÉTÉ IMPORTÉES INDIQUER LE PAYS D'ORIGINE

8 TRANSPORTEUR LOCAL

9 DE (LIEU DE CHARGEMENT LOCAL)

10 TRANSPORTEUR EXPORTATEUR

13 MARQUES ET NUMÉROS	14 NOMBRE ET GENRE DE COLIS, DÉSIGNATION DES MARCHANDISES. DONNER SUFFISAMMENT DE DÉTAILS POUR PERMETTRE LE CODAGE SUIVANT LA CLASSIFICATION DES MARCHANDISES DESTINÉES À L'EXPORTATION ÉMANANT DE STATISTIQUE CANADA	15 QUANTITÉ PAR UNITÉ RÉDUITE POUR LE CLASSIFICATION DES MARCHANDISES DESTINÉES À L'EXPORTATION	16 DEVISES UTILISÉES 17 POIDS D'EXPÉDITION

20 (À REMPLIR S'IL Y A LIEU) LES MARCHANDISES SONT-ELLES/ÉTAIENT-ELLES ASSUJETTIES AU DRAWBACK ☐ IMPORTÉES SUR UNE BASE DE 1/80 ☐ IMPORTÉES EN VERTU D'UNE LICENCE ☐

21 N° DU PERMIS D'EXPORTATION

22 FRAIS DE TRANSPORT ESTIMATIFS JUSQU'AU BUREAU DE SORTIE $ ..... OU JUSQU'À DESTINATION $ .....

25 SI LES MARCHANDISES NE SONT PAS VENDUES MOTIVER L'EXPORTATION (PRÊT, RÉPARATION, TRANSFORMATION, ETC.)

23 MOYEN DE TRANSPORT À PARTIR DU LIEU DE SORTIE
ROUTE ☐ RAIL ☐ EAU ☐ AIR ☐ AUTRE ☐

24 CONTENEURISÉES OUI ☐ NON ☐

JE CERTIFIE PAR LES PRÉSENTES QUE LES RENSEIGNEMENTS DONNÉS CI-DESSUS ET SUR LES FEUILLES SUPPLÉMENTAIRES (S'IL EN EST) SONT EXACTS ET COMPLETS SOUS TOUS LES RAPPORTS

27 DONNER LE NOM DE LA MAISON ET L'ADRESSE S'ILS SONT DIFFÉRENTS DE CEUX INDIQUÉS DANS LA CASE DE L'EXPORTATEUR CI-DESSUS .....

28 DATE .....

29 SIGNATURE

30 STATUT ☐ PROPRIÉTAIRE ☐ AGENT

26 ADRESSE DE RETOUR

B 13
4/78

Appendice B

Liste des produits en vrac entrant dans le commerce d'exportation du Canada avec les pays d'outre-mer mais exclus pour les fins de la présente étude:

Code C.M.E.	Description des marchandises
06119	Orge
06124	Sarrasin
06129	Maïs égrené
06131	Avoine de semence
06133	Avoine fourragère mélangée
06139	Avoine n.d.a.
06159	Seigle
06161	Blé de semence blanc d'hiver
06162	Blé de semence n.d.a.
06164	Blé rouge du printemps, sauf semence
06165	Blé Durum, sauf semence
06167	Blé blanc d'hiver, sauf semence
06168	Blé d'hiver d'Alberta, sauf semence
06169	Blé, sauf semence n.d.a.
06199	Céréales non moulues n.d.a.
15239	Écalures, criblures, balles, rebuts
15259	Sous-produits d'avoine, n.d.a.
15269	Son et issues de blé
15399	Tourteaux et farine oléagineux n.d.a.
15515	Luzerne, désydratée
15560	Farine de poisson
21230	Graine de lin
21240	Graine de colza
21299	Graines, noix, amandes oléagineux, n.d.a.
21699	Caoutchouc et gommes assimilées nat.
23637	Bois à pâte baumier épinette écorcé
23829	Bois à pâte en copeaux
25104	Minerai de fer, teneurs pour expéd.
25108	Concentrés de fer
25710	Minerais et concentrés de zinc
26169	Charbon
26410	Pétrole brut
26431	Gaz naturel
26499	Substances butimineuses brutes n.d.a.
27249	Argile pulvérisée ou non
27549	Sable et gravier
27649	Pierre à bâtir brute
27699	Pierre brute n.d.a.
27940	Gypse
27977	Soufre brut ou raffiné n.d.a.
27999	Minéraux non métalliques bruts n.d.a.
33140	Bois d'oeuvre sapin D. mélèze ouest

Appendice B (suite et fin)

Code C.M.E.	Description des marchandises
39126	Suif
29199	Huiles et matières grasses animales n.d.a.
39299	Huiles de poissons, d'animaux marins n.d.a.
39328	Huile de lin
39356	Huile de colza
39360	Huile de soya
40299	Bases inorg. oxydes métalliques n.d.a.
40499	Sels métalliques d'acides inorg. n.d.a.
41652	Chlorure de potassium, muriate
43199	Essence
43249	Mazout n^{os} 1-3 pour poêle léger
43259	Mazout lourd n^{os} 4-6 et de soute
43269	Mazout n.d.a.
43399	Huiles et graisses lubrifiantes
43530	Coke de pétrole et de brai
43549	Coke n.d.a.
43909	Asphalte et bitume, liquide raffiné
43941	Goudron et brai de houille
43963	Gaz propane liquéfié
43999	Dérivés du pétrole et du charbon n.d.a.

De plus, toute transaction spéciale commerciale et non commerciale a été exclue, de même que toute ré-exportation.

Appendice C

NOMENCLATURE DES MARCHANDISES GÉNÉRALES

C.1 - DÉFINITION DES GROUPES MAJEURS

a) En termes de la correspondance des codes de Statistique Canada et de ceux utilisés aux fins de la présente étude:

Codes C.M.E. de Statistique Canada	Codes utilisés dans la présente étude	
II	I	Aliments, provendes, boissons et tabac
III	II	Matières brutes non-comestibles
IV	III	Matières travaillées non-comestibles
V	IV	Machinerie industrielle, agricole et matériel de transport
	V	Autres produits finis
I	Exclus	Animaux vivants

b) En termes de la classification à deux chiffres de Statistiques Canada:

Groupes majeurs des marchandises		Classification à deux chiffres de Statistique Canada
Groupe I	=	01 à 18
Groupe II	=	20 à 29
Groupe III	=	30 à 49
Groupe IV	=	50 à 63
Groupe V	=	65 à 96

Appendice C (suite et fin)

C.2 - DÉFINITION DES CLASSES DE MARCHANDISES

Nº de classe	Nos des catégories de marchandises inclues (classification à deux chiffres de Statistiques Canada)	
1	01 à 04	Poissons, viandes et préparations de viande
2	05	Produits laitiers
3	06 à 07	Préparations de céréales, fruits et préparations de fruits
4	08 à 16	Aliments divers et préparations d'aliments
5	17 à 18	Boissons et tabac
6	20 à 24	Matières brutes diverses, n.c.
7	25 à 29	Minerais concentrés et déchets métallifères
8	30 à 32	Cuir, fourrure et demi-produits en caoutchouc
9	33 à 35	Bois et papiers
10	36 à 38	Textiles
11	39	Huiles et matières grasses
12	40 à 42	Produits chimiques et connexes
13	44	Produits de fer et d'acier
14	45 à 49	Métaux non ferreux
15	50 à 52	Machinerie industrielle
16	54 à 55	Machinerie agricole
17	57 à 62	Matériel de transport
18	63	Équipements et matériel de communication
19	65 à 69	Équipements et appareils électriques
20	70 à 73	Équipements et appareils spécialisés
21	74 à 77	Meubles et accessoires ménagers et de bureau
22	78 à 86	Divers articles ménagers et personnels
23	87 à 88	Produits pharmaceutiques et fournitures médicales
24	89 à 92	Imprimés et articles photographiques
25	93 à 96	Produits finis divers (autres)